

Commissione per il Ricevimento di Capo d'anno al Quirinale.

Presidente. Dovendo il giorno di Capo d'anno l'Ufficio di Presidenza, insieme con una Commissione di nove deputati estratti a sorte, presentare gli auguri per il nuovo anno alle LL. MM., procederò al sorteggio della Commissione. (*Fa il sorteggio.*)

La Commissione che dovrà recarsi al Quirinale per gli auguri del primo dell'anno, è composta degli onorevoli: Riccardo Luzzatto, Falconi, Castoldi, Roberto Galli, Tripepi, Zappi, Stelluti-Scala, Pinchia e Nicastro.

Commissione per assistere ai funerali per il Re Vittorio Emanuele nel Pantheon.

Presidente. Il ministro dell'interno scrive:

« Nel prossimo gennaio sarà fatto celebrare, a cura di questo Ministero, come per lo passato, un solenne funerale al Re Vittorio Emanuele II in occasione del XV anniversario di sua morte.

« Nel dare di ciò comunicazione all' E. V. io la prego di voler provvedere, affinché una rappresentanza della Camera intervenga alla pia cerimonia, riservandomi di indicarle in quale giorno essa avrà luogo, e di trasmetterle, per quei deputati che volessero unirsi alla rappresentanza, i biglietti d'invito.

« Con ossequio.

« Il ministro
« Giolitti. »

Procederò al sorteggio di questa Commissione che si recherà al Pantheon insieme con l'Ufficio di Presidenza. (*Fa il sorteggio.*)

Essa risulta composta degli onorevoli: Silvestri, Cerulli-Irelli, Bufardeci, Serrao, Arnaboldi, Berenini, Fortis, Giacomelli e De Martino.

Petizioni.

Presidente. Si dia lettura del sunto delle petizioni.

Zucconi, segretario, legge:

5072. Francesco Andrea Franchi ed altri 15 presidenti di società operaie chiedono la pronta istituzione della Cassa per la vecchiaia.

Presidente. L'onorevole Mussi ha facoltà di parlare.

Mussi. Prego la Camera di dichiarare urgenti le 16 petizioni presentate da 16 Società operaie, comprese sotto il numero 5072, colle quali 3317 soci fanno viva istanza affinché sia dalla Camera provveduto alla istituzione della Cassa per la vecchiaia. (*L'urgenza è ammessa.*)

Verificazione di poteri.

Presidente. La Giunta delle elezioni nella tornata pubblica del 21 corrente ha verificato non essere contestabili le elezioni seguenti; e concorrendo negli eletti le qualità richieste dallo Statuto e dalla legge elettorale ha dichiarato valide le elezioni medesime.

Reggio Calabria, Biagio Camagna — Vasto, Luigi De Riseis — Osimo, Luigi Dari — Giarre, Castorina.

Do atto alla Giunta delle elezioni di questa sua comunicazione, e, salvo i casi d'incompatibilità preesistenti, e non conosciute sino a questo momento, dichiaro convalidate queste elezioni.

Presentazione di relazioni.

Presidente. Invito l'onorevole deputato Colosimo a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Colosimo. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge, presentato dal ministro di grazia e giustizia e dei culti, per una spesa straordinaria di lire 200,000 per la sistemazione del portico, cortili e locali annessi di Castelcapuano in Napoli.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Di San Donato. Chiedo di parlare.

Presidente. Su che?

Di San Donato. Pregherei l'onorevole presidente di voler fare inserire nell'ordine del giorno di domani il disegno di legge per il Castelcapuano in Napoli.

Presidente. È già stabilito che sia iscritto nell'ordine del giorno.

Di San Donato. La ringrazio.

Presidente. Invito l'onorevole Carcano a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Carcano. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Approvazione della Convenzione 17 dicembre

1892 fra l'Amministrazione dello Stato e la ditta Mancini per l'esercizio della navigazione sul Lago di Garda.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1892-93.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Prego gli onorevoli colleghi di voler consentire che io risponda molto succintamente alle molteplici loro domande, perchè urge che questo bilancio possa ottenere l'approvazione dell'altro ramo del Parlamento; e se entro oggi non arriverà in Senato, è impossibile che l'alto consesso lo approvi. Non v'ha chi non veda i gravi inconvenienti che ne deriverebbero anche a danno delle stesse questioni di cui gli onorevoli colleghi hanno parlato, o hanno in animo di parlare; perchè è chiaro che, con un bilancio provvisorio, anche di due mesi, non potrei disporre che di due dodicesimi del bilancio, vale a dire non potrei fare nè appalti, nè pagamenti. Aggiungo che ai Comuni i quali hanno dei crediti per le strade obbligatorie, ho fatto sapere che nel gennaio, appena votata la seconda metà del bilancio, avrei fatto immediatamente i pagamenti. Ora, se invece si votasse l'esercizio provvisorio, per altri due mesi questi Comuni, che hanno bisogno del sussidio per eseguire i pagamenti in conformità ai loro bilanci, si troverebbero delusi. Ecco le ragioni, per le quali prego vivamente la Camera di approvare questo bilancio, dichiarandomi disposto, a bilancio votato, di accettare immediatamente qualunque interrogazione o interpellanza gli onorevoli deputati abbiano intenzione od interesse di rivolgermi.

E ciò premesso passo senz'altro a rispondere alle osservazioni e domande che già mi sono state fatte.

Comincio dalle opere della Capitale, facendo osservare all'onorevole Antonelli, che me ne ha chiesto conto, che non è esatta la

sua supposizione che esse vivano principalmente a carico dei residui. Ci sono invece dei veri e propri stanziamenti; e, per restringermi a quelli del mio bilancio ricordo che ci sono 2,500,000 lire per concorso dello Stato alle opere già eseguite dal Comune e una anticipazione di altri 2,500,000 sulla somma stanziata per questo concorso; c'è un milione e mezzo per il Policlinico e c'è infine un altro milione per il palazzo di giustizia, in forza della legge da me proposta.

Questo quanto al presente.

Quanto all'avvenire è necessario che il Governo presenti un disegno di legge speciale; e per prepararne gli elementi ho nominato una Commissione composta di uomini molto competenti ed indipendenti che meritano la maggior fiducia. Essa si è già posta alacremente al lavoro, e sono certo che nel termine assegnatole adempirà all'importante incarico che le fu affidato, e che consiste: nell'indicare quali economie si possono introdurre nella esecuzione delle opere senza detrimento della bellezza e grandiosità degli edifici già incominciati; nel valutare con la maggiore approssimazione la spesa occorrente; e nel formulare un programma per la esecuzione delle spese stesse in modo razionale, procurando che si ottenga il maggiore effetto utile nel minore tempo possibile, senza oltrepassare quei limiti di spesa che possono essere consentiti dalle condizioni finanziarie dello Stato.

Nell'aprile o nel maggio al più tardi, il Governo presume poter presentare alla Camera il promesso disegno di legge.

In seguito a ciò ho disposto che un ispettore, o una Commissione di due o tre ispettori, si rechi sopra luogo a fare uno studio attento di ciò che effettivamente occorre di fare per il Tirso, affine di raggiungere lo scopo a cui miriamo. Frattanto la provincia di Cagliari ha chiesta la comunicazione di tutti i progetti, offrendosi anche di farsi iniziatrice di un Consorzio degli interessati, indispensabile per provvedere alla sistemazione di questo corso d'acqua importantissimo.

Ed io posso assicurare l'onorevole Parpaglia che non dimentico i bisogni della sua regione, e la necessità, purtroppo dimostrata dai danni del 1877 e anche da più recenti, di porre riparo alla condizione nella quale si trovano i corsi d'acqua della Sardegna. E aggiungo anche qui l'osservazione che feci giorni addietro, cioè che a molti di questi

che sono torrenti o fiumi di terza categoria, si potrà provvedere col disegno di legge che ho già presentato all'altro ramo del Parlamento.

L'onorevole Del Giudice ha parlato della bonifica dello stagno, nel comune di Aiello. Ciò che egli ha detto è perfettamente vero. La legge del giugno 1882, concernente le bonifiche, non poteva assolutamente essere eseguita in quell'anno medesimo. Occorreva prima fare i progetti; poi un esame molto attento per vedere se questa bonifica avesse quei caratteri di grande utilità igienica e di grande utilità agricola, che sono richiesti per la iscrizione nella prima categoria, ovvero se convenisse lasciarlo nella seconda, e per queste indagini ci voleva tempo. Poi fu necessario l'esame del Consiglio superiore, poi quello del Consiglio di Stato: onde non fu possibile assolutamente, non solo nel 1882 ma nemmeno nel 1883 e nel 1884, di cominciare ad applicare la legge. Il primo passo fu fatto col decreto mio dell'ottobre 1885; in cui fu compresa questa bonifica del Tombolo, nel comune di Aiello.

L'onorevole Miceli ha parlato della bonifica del Crati. Questa bonifica, la cui parte principale piglia il nome di Macchia della Tavola, fu già studiata, e le opere relative furono appaltate per la somma di lire 1,700,000.

Se non che (ecco quel che segue a voler far troppo presto) appena appaltato il lavoro, si vide che non era stato coordinato ad un'altra parte della bonifica del Crati, con cui forma un tutto idraulico. D'altra parte l'impresa non voleva proseguire i lavori: onde si riputò opportuno di sciogliere il contratto con l'impresa, e far ristudiare tutto insieme il problema.

Questo studio complessivo ora è fatto, e la bonifica fu divisa in cinque parti, delle quali qualcuna potrà essere cominciata tra poco.

A tale effetto in questo scorcio, dirò così, di bilancio, sono state stanziare 100,000 lire, e nel bilancio successivo sarà fatto uno stanziamento anche maggiore per poter proseguire l'opera così iniziata.

L'onorevole Valle si preoccupa della bonifica dell'Alberese, chiedendo che sia presto condotta a termine.

Quella bonifica ha dato luogo a lunghe questioni a proposito della sua classificazione; e finalmente fu iscritta in prima categoria. Ma sarebbe eccellente cosa se un consorzio

degli interessati, mediante il sussidio dello Stato, si assumesse l'incarico di portarla a compimento; giacchè le condizioni della finanza non permettono per essa larghi stanziamenti, e alla Toscana ha già abbastanza provveduto la legge del 1888, autorizzando spese notevoli e per Bientina e per la Maremma e per Orbetello. La iniziativa privata, a cui la regione toscana è già abituata, dovrebbe anche rivolgersi all'esecuzione delle bonifiche, e così riuscirà facile portare a compimento anche la bonifica dell'Alberese.

L'onorevole Valle ha poi equivocato circa gli argini dell'Ombrone. Questi argini non fanno parte della bonifica; poichè, essendo un'opera di terza categoria, è il Consorzio che deve compierla, e per legge riceve un sussidio quando l'opera sia eseguita.

Quindi, si costituisca il Consorzio, e, fatti i lavori di sistemazione del fiume, si potrà procedere a quelli per la bonifica; perchè sarebbe vana cosa spendere per la bonifica, quando il corso superiore del fiume non è ancora regolato e quindi esso può distruggere le opere di bonifica di mano in mano che vengano fatte.

L'onorevole Giusso ha domandato se il Governo intende studiare la bonifica del Candelaro e del Cervaro. Il Governo non solamente è disposto a fare eseguire questi studi, ma in parte essi sono già fatti, e aggiungo che per alcuni tratti l'opera della bonifica è eseguita.

Infatti la bonifica delle valli del Cervaro, per le quali la legge del 1888 assegnò un fondo di 4,600,000 lire, è già eseguita, in quanto riguarda il prosciugamento delle paludi Sipontine e la costruzione e la provvista del macchinario. Per questo, si sono spese circa 250,000 lire.

Inoltre, la inalveazione del primo tronco del Candelaro è già stata approvata; soltanto si discute fra l'amministrazione delle bonifiche e l'amministrazione delle ferrovie, intorno alla competenza della spesa: perchè questa nuova inalveazione rende necessaria la costruzione di un nuovo ponte della strada ferrata che costerà circa 300,000 lire. L'Amministrazione delle strade ferrate dice: poichè questo lavoro concerne la bonifica, essa lo faccia; e l'Amministrazione della bonifica risponde: lo faccia l'Amministrazione delle strade ferrate. L'onorevole Giusso però intende che trattandosi di un dibattito tra due

amministrazioni dello Stato, riesce facile al ministro risolverlo; e infatti l'ho già risolto in massima. Quindi, le 100,000 lire che sono stanziare per questi sei mesi serviranno a pagare quella parte di lavoro che sarà fatta dentro l'anno, non senza avvertire che, qualora il lavoro del ponte andasse in parte a carico delle ferrovie, ci dovrà essere anche un altro stanziamento per queste.

In fine, per gli altri tronchi, quarto, quinto, sesto, settimo ed ottavo, i progetti, fino ad 880,000 lire, sono già approvati; e gli altri sono in corso. L'onorevole Giusso, come vede, può essere sicuro che il Governo nulla trascurerà affinché i progetti dell'intera bonifica vengano diligentemente compiuti.

L'onorevole Vischi ha parlato del porto di Gallipoli, ed ha chiesto: come mai non proseguite i lavori?

Per completare i lavori in quel porto, occorrerebbero almeno due milioni.

E, quando si tratta di completamenti, l'azienda dei lavori pubblici si trova in una condizione difficile: i lavori sono stati incominciati un po' da per tutto; e quasi in nessun luogo sono finiti.

Il porto di Gallipoli è di seconda classe, e gli interessati devono concorrere nella spesa. Avendo il Governo notificato agli interessati che la spesa era di due milioni, e domandato se intendevano concorrervi i trentatré Comuni che costituiscono il Consorzio, hanno risposto tutti negativamente, ed uguale risposta abbiamo ricevuto dalla Provincia. Solamente il comune di Gallipoli ha risposto di sì. Ma la quota che gli spetterebbe vorrebbe pagarla in cinquanta annualità uguali, il che equivarrebbe a ridurre forse ad un quinto il concorso che la legge stabilisce nella misura del quaranta per cento.

L'onorevole Vischi comprende in quale posizione si sia trovato il Governo dopo queste risposte. Nondimeno spero che, se gl'interessati muteranno consiglio, non sia lontano il giorno in cui potremo venire davanti alla Camera a chiedere i fondi per completare le opere già in parte costruite; ma non è in occasione del bilancio che io posso fare siffatte proposte.

Quanto al binario al porto dirò che esso importerebbe la spesa di 290,000 lire, e che ad eseguirlo ci mancano i fondi.

Una voce. È già stato approvato.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Molte

opere ferroviarie sono state autorizzate; eppure è sopravvenuta la legge dei trenta milioni, la quale ha avuto l'effetto di sopprimere i fondi e gli stanziamenti promessi.

L'onorevole Fili-Astolfone ha ricordato il porto di Licata, che ha dato origine a tante liti e contestazioni, ed è uno di quelli che si trovano nelle condizioni più disgraziate.

Una perizia recente ha purtroppo proposto la condanna dello Stato al pagamento di 1,300,000 lire per lavori che, in fondo, non sono stati fatti.

Quindi noi, oltre 1,200,000 lire per lavori fatti e già pagati, dovremmo pagare più che altrettanto in conseguenza di questa perizia giudiziale. L'onorevole Fili deve comprendere che prima di acconciarmi a questo pagamento voglio esaminare la cosa molto accuratamente, e non cederò se non dopo essermi battuto fino all'ultimo, anche perchè, a quanto mi pare, la ragione è da parte dello Stato.

Questo è il motivo per cui abbiamo dovuto indugiare i lavori, tranne pochi che procurerò di condurre innanzi. Tra questi vi è il faro, del quale già si sono cominciate le fondazioni e che è un lavoro indispensabile anche per la navigazione attuale, indipendentemente da qualunque ampliamento.

E non aggiungo altro, per usare molta prudenza in una materia litigiosa come questa.

L'onorevole Vischi ci ha parlato pure dell'ampliamento di talune stazioni, e particolarmente di quelle di Galatone e di San Nicola. In quanto a Galatone, qualche piccolo lavoro di ampliamento fu fatto; ma per rendere più pronto e sicuro il commercio, specialmente nella stagione delle uve e dei mosti, è necessario di fare qualche altra opera. A questo scopo ho ordinato appositi studi, e credo che con venti o trentamila lire queste opere potranno essere fatte. Per agevolare la cosa e per seguire la norma da me quasi costantemente seguita, ho chiesto il concorso del Comune; il quale non si è ricusato, ma non ha ancora determinato in qual misura sia disposto a concorrere.

Questa questione degli ampliamenti delle stazioni si connette con quella delle Casse patrimoniali per la parte che dovrebbe essere pagata da esse. E siccome, a proposito delle Casse patrimoniali, il Governo ha dichiarato in due atti solenni che presenterà un disegno di legge, così in quell'occasione spero che potrò soddisfare anche i voti legittimi

del comune di Galatone, e provvedere, per la parte spettante alle Casse, anche ai lavori della stazione di San Nicola, per la quale pare che bastino diecimila lire, con cui si potranno allargare i piazzali e sistemare i binarii in modo che agevolino il carico e lo scarico delle merci.

L'onorevole Valle mi ha fatto una generica raccomandazione relativa ai giovani telegrafisti della rete Adriatica, i quali dopo compiuto il servizio militare, non vengono, come egli afferma, più ripresi al servizio della Società.

Posso accettare la raccomandazione; ma è evidente che la Società ha diritto di prendere il personale che vuole; e l'onorevole Valle intenderà che se il Governo dovesse occuparsi non solo del personale proprio ma anche dei novantaduemila impiegati delle strade ferrate, non valeva davvero la pena di affidarle all'esercizio privato.

L'onorevole Tozzi ha parlato dell'orario sulla Roma-Sulmona. Egli desidererebbe un treno diretto, che abbreviasse della metà il tempo del percorso. Ora questo non è possibile se non sopprimendo le fermate in quasi tutte le stazioni intermedie. La linea Roma-Sulmona, si credeva che dovesse essere una linea di grande traffico; ma in pratica non lo è, sia per la funzione che ha nella rete, sia per il tipo che le è stato dato, sia per le sue pendenze che arrivano al trentatre per mille. Se le pendenze fossero minori, sarebbe un altro affare; ma allora la spesa di costruzione chi sa a quale somma sarebbe andata! Nondimeno, senza entrare per ora in minuti particolari, posso assicurare l'onorevole Tozzi che mi sono dato premura di studiare un miglioramento notevole negli orari tanto della linea Roma-Sulmona quanto dell'altra Roma-Terni-Aquila-Solmona e della continuazione Sulmona-Castellamare-Pescara. Coll'orario, che sarà attuato, credo, il primo gennaio, il suo desiderio potrà almeno in parte, essere soddisfatto.

Molte osservazioni furono fatte intorno alle costruzioni ferroviarie.

L'onorevole Del Giudice mi ha chiesto se tutti i tronchi in costruzione della Eboli-Reggio potranno essere aperti all'esercizio nel termine stabilito dai contratti. Rispondo che forse no, per causa di due imprese in ritardo. Però dalle informazioni ricevute mi è lecito sperare che se non proprio entro il

1894, quasi certo nel primo semestre del 1895 l'intera linea Eboli-Reggio potrà essere aperta al pubblico esercizio. E confesso che lo desidero vivamente; come desidero che sia compiuta in pari tempo l'altra linea da Messina a Palermo, per Patti e Cerda; perchè allora soltanto noi potremo sentire tutti i benefici, di queste due linee che costano tante centinaia di milioni. (*Bene!*)

Finchè non saranno ultimate, i tronchi ora in esercizio non servono che a poco o nulla. La Eboli-Reggio è concorrente alla linea di Metaponto; la Messina-Cerda-Palermo è concorrente alla linea interna di Caltanissetta; ma compiute l'una e l'altra, si potrà almeno avere una grande strada con un servizio buono e rapido fra Palermo, Napoli e Roma, che avrà funzioni e caratteri non soltanto economici ma anche, dirò, nazionali (*Benissimo!*), contribuendo a ravvicinare i paesi più distanti dalla capitale e far sì che nessuna minaccia possa turbare un istante l'unità morale e la integrità dello Stato. (*Benissimo!*)

L'onorevole del Giudice ha parlato anche del sotto passaggio per la comunicazione fra Amantea e la marina, oggi preclusa dall'argine stradale. Riconosco che le ragioni da lui addotte sono efficaci, ma il contratto ponea qualche ostacolo alla pronta risoluzione della cosa. L'ostacolo però non è insuperabile, anzi posso assicurare l'onorevole Del Giudice che già l'impresa si è indotta a fare essa il progetto del sotto passaggio, e che questo è già presso il Consiglio superiore (*Bene!*) Io ne affretterò l'esame, e vedrò se sia rispondente allo scopo che ci prefiggiamo.

L'onorevole Fusco mi ha interrogato intorno alla costruzione di un tronco della linea Roccasecca-Avezzano.

L'onorevole Fusco mi ha già parlato, e gli ho anche scritto in proposito. Quindi mi basterà dirgli che per questa linea vi sono 9,400,000 lire autorizzate e stanziare, di cui 8,800,000 lire sono necessarie per pagare i lavori già fatti e per quelli che si vanno via via facendo nei tronchi appaltati. Per eseguire il tronco da Balzorano a Civita d'Antino, di cui egli ha più specialmente parlato, occorrerebbero lire 5,200,000 e queste noi non le abbiamo; anche qui la legge dei trenta milioni impedisce che si possano stanziare prima del 1895. Vi è dunque l'impossibilità di fare oggi un appalto, mancando i fondi per i pagamenti necessari.

L'onorevole Miceli ha parlato della Cosenza-Nocera, lamentando che siasi iscritta: *per memoria*.

Certamente il tronco in costruzione di questa strada lasciata così com'è non ha scopo, ma pur troppo si è dovuta iscrivere la linea Cosenza-Nocera solo *per memoria* perchè la legge dei trenta milioni non le assegna alcun fondo.

Debbo inoltre far notare all'onorevole Miceli che per la Cosenza-Nocera la legge del 1879 presumeva una spesa di venti milioni. Quando nel 1887 venni alla Camera a dire che per compiere la rete complementare ci voleva un altro miliardo e 200 milioni, valutai il costo di questa strada in trentasei milioni; ma poi con la legge del 1888, questa cifra fu portata a quaranta, e allo stringer dei conti, il progetto del Governo la fa salire a 75 milioni e quello della Provincia a 93.

Da ciò sorgeva la necessità di procedere con circospezione, necessità riconosciuta anche dall'onorevole Miceli; il quale mentre difende con calore gli interessi della provincia di Cosenza, sa anche tener conto delle esigenze dell'interesse pubblico e domanda perciò nuovi studi per questa linea, studi che io prendo impegno di far eseguire.

Ma frattanto, dice l'onorevole Miceli, non potreste appaltare i lavori da Pietrafitta a Rogliano? Appaltare ora senza fondi è impossibile: ma io profitterò di questa impossibilità per fare lo studio che ho promesso.

Capisco che, se si volesse lasciare per qualche tempo tronca questa linea, varrebbe meglio spingerla sino a Rogliano anzichè arrestarsi a Pietrafitta. Ma, ripeto, la cosa deve essere studiata bene, anche perchè l'autorità militare dal suo punto di vista crede inutile questa linea e ne consiglierebbe un'altra; nè mi pare che si possano mettere da parte senza esaminarle le alte considerazioni della difesa del paese.

Circa la bonifica del Crati, spero che l'onorevole Miceli avrà udito quanto ho detto prima. E quanto alla stazione di Cosenza, è certo che dovrà essere ampliata: ma anche tale lavoro si connette alla importanza che avrà la nuova linea che vi farà capo. Quindi prima di fare l'ampliamento della stazione vorrei un po' vedere quali saranno i risultati degli studi che ho promesso di fare.

Quanto all'acqua potabile per uso della stazione, posso dire che i lavori fatti adesso,

hanno messo allo scoperto nuove polle, e che non occorrerebbero più le 200,000 lire per condurre l'acqua alla stazione, ma basterebbe una spesa di gran lunga minore.

Quindi, qualora il concorso del Governo possa agevolare alla città di Cosenza la condotta di acqua per uso della città, e una parte dell'acqua stessa verrebbe data per uso della stazione, non mi ricuserò di dare un concorso eguale alla somma che si dovrebbe spendere per provvedere direttamente la stazione dell'acqua necessaria, purchè il Comune alla sua volta si obblighi a fornirgliela senza spesa.

L'onorevole Gaetani di Laurenzana desidera una risposta intorno alla ferrovia Piedimonte-Santa Maria-Napoli. Quando sono entrato al Ministero dei lavori pubblici, ho fatto esaminare il progetto poco prima presentato, in confronto ad altri due progetti congeneri. Ho anche ordinato la visita di un ispettore sopra luogo; ed il risultato di questo studio è che la ferrovia a binario ridotto Piedimonte-Santa Maria merita di essere concessa e sussidiata. Quanto al tronco Santa Maria-Napoli esso è dichiarato concorrente alla ferrovia esistente fra Santa Maria e Napoli. Ad ogni modo, posso assicurare l'onorevole Gaetani di Laurenzana che esaminerò la questione e prenderò una conveniente risoluzione.

L'onorevole Fili-Astolfone parlò dei lavori della linea Porto-Empedocle-Castelvetrano. Ora io lo posso assicurare che gli studi sono molto innanzi.

L'onorevole Ghigi parlò della linea Bologna-Verona per la quale le Province interessate hanno fatto anticipazioni, e raccomandò che fosse prolungato fino a Poggio-Rusco il tronco Bologna-San Felice.

Debbo innanzitutto rettificare lo stato di fatto. Per la Bologna-Verona fu fatta un'anticipazione a' termini della legge del 1882. La provincia di Bologna ha anticipato la somma per la costruzione, ma solo per il tronco Bologna-San Felice, vale a dire fino al limite della provincia di Bologna.

La provincia di Modena, invece, e quella di Verona non hanno anticipato niente; e i fondi stanziati per questa linea non bastano per eseguire un solo tronco, e appena potrebbero essere sufficienti per costruire i pochi chilometri fino a Poggio Rusco. Ma in fatto di nuovi appalti, sono stato e intendo di essere di una rigida imparzialità; da che sono al

Ministero, non ho appaltato niente, tranne che il tronco di Catanzaro che per legge deve farsi a licitazione privata.

E la ragione è questa.

La Camera sa che il Governo si è obbligato di presentare, nel 1893, un disegno di legge per le costruzioni ferroviarie.

Questo disegno di legge va studiato nel suo complesso, e non arrestandosi a qualche tronco particolare, ed è facile vedere, che avrei incominciato a sciuparmi la materia in mano facendo dei piccoli appalti qua e là, sicurissimo come sono che i trenta milioni, lungi dal bastare a pagare i lavori in corso e le maggiori spese degli altri eseguiti e da eseguire, lasceranno una deficienza fra gli 80 ed i 100 milioni, oltre i 180 del quinquennio. Premesso questo, mi pare, la prima cosa che deve fare un ministro è quella di non creare illusioni; di non lasciar credere che ci siano i fondi per completare una linea, quando assolutamente mancano; di non iniziare opere nuove mentre non bastano i fondi per portare a compimento le antiche. Ripeto però, che lo studio per il nuovo disegno di legge l'ho già iniziato, e che porrò ogni cura per presentarlo con la maggior sollecitudine. Determinati gli elementi, specialmente gli elementi finanziari del disegno di legge, vedrò se posso assegnare una piccola somma di due o tre milioni sui fondi autorizzati, per proseguire il tronco costruito della Bologna-Verona fino a Poggio Rusco.

Infine l'onorevole De Gaglia ha toccato una questione generale assai grave, quella dei progetti. Vi sono progetti non bene studiati, progetti iniziati senza la sicurezza che ad essi corrisponda la realtà delle cose, senza sapere se si potranno pagare gli appaltatori, e via discorrendo.

Le sue osservazioni sono giustissime, ed io stesso le ho fatte più volte, e sono convinto che in materia di ferrovie una mediocre concessione (ripeto una parola detta qui da un altro ministro) è preferibile al migliore degli appalti, ottenuti coi ribassi ingannevoli tanto per conseguire ad ogni costo il lavoro, con la riserva di annullare poi il ribasso anzi di far salire la spesa ad una somma molto superiore a quella del progetto, mediante contestazioni e liti, che portano un perturbamento immenso tanto nell'esecuzione dei lavori, come nell'amministrazione.

Io ho annullato parecchi esperimenti d'asta, in cui il ribasso andava fino al 40, al 43 e al 47 per cento, perchè, in tali casi, o conviene credere che gli ingegneri siano incapaci di fare i preventivi, oppure che qualche brutta ragione abbia determinato il ribasso. Ma poco giova, perchè sciaguratamente, dopo averli annullati una volta, si ripetono una seconda con uguali risultati. Il sistema degli appalti dà luogo a gravissimi inconvenienti, come questo, che cito per esempio.

Un tronco fu appaltato per 4 milioni e 300 mila lire, fu collaudato per undici milioni, ed ora abbiamo una lite per altri dodici milioni di maggiori spese!

Ora, domando: è possibile andare avanti con un siffatto sistema perturbatore dell'amministrazione?

Naturalmente un ministro si trova molto impacciato, perchè, in una transazione sopra dieci o dodici milioni, capirete che si fa presto ad essere tratti in errore o in inganno, benchè ci si metta la miglior buona volontà e sagacia.

Il ministro non può tutto vedere, anzi è nell'impossibilità di tutto vedere; e a poter dare, in cose così gravi, un giudizio sicuro, occorre spesso di possedere cognizioni tecniche, amministrative, legali, che non è facile di veder riunite in un uomo politico. Posso però dichiarare all'onorevole De Gaglia che prendo in grande considerazione le sue osservazioni, e che spero di escogitare qualche provvedimento che valga non dirò a togliere l'inconveniente, ma almeno...

De Gaglia. Punire gl'ingegneri o cambiarli.

Genala, ministro dei lavori pubblici... a infrenarlo e limitarlo, anche, ben inteso, con la punizione degli ingegneri incapaci o colpevoli.

E qui chiudo, ripetendo la raccomandazione, con cui ho cominciato, e che è stata udita da pochi, perchè pochi erano allora nell'Aula: prego cioè i colleghi di volermi muovere, dopo il bilancio, tutte le interrogazioni che desiderano, ma di consentire che il bilancio approvato possa andare oggi stesso all'altro ramo del Parlamento. Altrimenti sarei costretto a chiedere di nuovo l'esercizio provvisorio, il quale sarebbe un vero scompiglio per tutta l'Amministrazione. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Carmine, relatore. Assicuro l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che terrò conto della raccomandazione di affrettare questa discussione, anche più di quanto ne ha tenuto conto egli stesso; e non dirò che pochissime parole. Non ho bisogno di dir molto, perchè la maggior parte degli onorevoli deputati che hanno preso parte a questa discussione hanno trattato questioni riguardanti lavori d'interesse locale, in dipendenza, è vero, dell'amministrazione dei lavori pubblici, ma che non hanno diretta attinenza cogli stanziamenti di questo bilancio. Su tali questioni, dopo la risposta dell'onorevole ministro dei lavori pubblici nulla ha da aggiungere il relatore. Mi limiterò quindi a pochissime dichiarazioni in risposta a quanto dissero gli onorevoli Antonelli e De Gaglia.

L'onorevole Antonelli, al quale son grato per le parole cortesi rivoltemi, osservò a proposito degli stanziamenti per le opere edilizie di Roma che nel presente bilancio non si tratta che di spendere le somme già stanziate in passato e domandò assicurazioni sul progetto dei lavori relativi in avvenire.

A questo proposito la Giunta del bilancio crede di aver fatto il dovere suo poichè nella relazione ha potuto dimostrare che le somme che stanno in bilancio saranno effettivamente spese, perchè per la maggior parte sono già impegnate; e riguardo all'avvenire, trattandosi di opere autorizzate dalla legge senza somma determinata, occorre che una nuova legge determini l'ammontare dei relativi lavori.

La Giunta del bilancio non trascurò di domandare informazioni al ministro; e queste ripetute oggi alla Camera dal ministro medesimo figurano anche nella relazione.

L'onorevole De Gaglia sollevò una questione importantissima facendo gravi osservazioni sugli inconvenienti che si manifestano nella esecuzione di parecchi lavori, nei quali la somma definitivamente accertata ad opere compiute supera di gran lunga quella preventivata.

Tale questione fu già da parecchi anni trattata dalla Giunta del bilancio nelle sue relazioni; e noi siamo grati all'onorevole De Gaglia di averla portata oggi alla Camera.

A questo proposito oltre i casi accennati dall'onorevole De Gaglia, la Commissione nella sua relazione si è riferita ad un ordine

del giorno da essa proposto e dalla Camera votato in occasione del bilancio di previsione del precedente esercizio; ordine del giorno con cui si raccomandava al Governo di voler proporre modificazioni agli ordinamenti della contabilità dello Stato per togliere appunto parecchi inconvenienti che erano stati accennati nella precedente relazione dell'onorevole Cadolini sulla legge per lo assestamento del bilancio dell'esercizio 1890-91.

Come fu dichiarato nella relazione, per la brevità del tempo, quest'anno la Commissione del bilancio non ha creduto d'insistere negli argomenti svolti in quell'ordine del giorno, sebbene dalle risposte date dal Ministero, la Commissione del bilancio non possa dichiararsi pienamente soddisfatta.

La Commissione del bilancio si riserva, come fu già dichiarato nella relazione, di riprendere in esame quest'argomento, quando dovrà esaminare lo stato di previsione del futuro esercizio del 1893-94. Ed ora, per mezzo mio, rimarrà all'onorevole ministro la raccomandazione di voler tener conto di quanto fu approvato l'anno scorso, e di voler mettersi in stato, per la discussione dello stato di previsione dell'esercizio 1893-94, di dar ragione alla Camera degli studii che avrà fatti, a proposito delle questioni sollevate con quell'ordine del giorno. Non ho altro da aggiungere.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di San Donato.

Di San Donato. Non so se io faccia bene o male ad allungare la discussione; mi preme solo di raccomandare all'onorevole ministro che voglia tener conto del tronco di ferrovia da Avellino a Benevento.

Questo tronco di ferrovia dovrebbe avvicinare Napoli a Benevento, ed anche a tutti quei paesi che si trovano tra Benevento ed Avellino. Ma il convoglio che parte da Napoli alle 7, arriva generalmente a Benevento alle 9.10; e deve rimanervi fermo per due ore e dieci minuti.

Il Governo ha riconosciuto questo inconveniente, ma non ha fatto di più; poichè lo inconveniente tuttora esiste. Quindi quei paesi si trovano nella condizione di non potere avere alcuna diretta comunicazione con Napoli.

Qui si tratta di due Società che non vanno molto d'accordo tra loro; e credo che il mi-

nistro farebbe bene anche a provvedere che la stazione fosse ingrandita, come è necessario.

Del resto, non insisto neppure che il ministro risponda.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Ma io posso rispondere che in quanto riguarda la stazione, ho dato ordini perchè sia fatto quello che è necessario, specie per il servizio delle merci a piccola velocità.

E quanto agli orari prenderò in considerazione quello che ha detto l'onorevole Di San Donato.

Presidente. L'onorevole Del Giudice ha facoltà di parlare.

Del Giudice. Con lieto animo prendo atto delle dichiarazioni importanti fatte dall'onorevole ministro in risposta al mio discorso; e lo ringrazio, tanto per ciò che ha detto circa lo stagno di Ajello (che del resto, riguardando la mia persona, è troppo povera cosa, perchè meriti che il pubblico se ne occupi) quanto per ciò che riguarda la ferrovia Eboli-Reggio in genere, e soprattutto la questione speciale dei sotto passaggi di Amantea.

Le dichiarazioni del ministro saranno intese con molta soddisfazione in quelle lontane regioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Miceli.

Miceli. Io non discuterò il desiderio dell'onorevole ministro, che oggi finisca la discussione di questo bilancio, perchè il Senato abbia il tempo di esaminarlo. Gli dirò semplicemente, che, o io mi sono male espresso, o egli non ha ben compreso quello che ho detto.

È vero che vi sono due progetti che riguardano la ferrovia Cosenza-Nocera, uno per 95 e l'altro per 75 milioni. Ma oltre questi ve ne sono altri per 45 o 47 milioni, fatti negli ultimi mesi del Ministero Finali.

In base a questi progetti il ministro Finali ordinò l'appalto del tronco Cosenza-Pietrafitta.

Io poi non ho raccomandato di fare gli studi sul tronco Pietrafitta-Roiano, ma bensì sul tronco Rogliano-Nocera, perchè sulla Pietrafitta-Rojano non c'è che discutere. Forse l'onorevole ministro ha parlato dell'ampliamento della stazione.

Io gli ho fatto osservare che non si può più trattare della stazione vecchia, ma si deve trattare di stazione nuova, perchè la

stazione attuale non potrebbe servire altro che come magazzino.

Finalmente pregherò l'onorevole ministro di intercedere presso le autorità militari che da 14 anni pongono difficoltà alla costruzione della ferrovia Cosenza-Nocera. Io suppongo che in tanti anni avrebbero potuto compiere tutte le loro osservazioni ed i loro studi.

Adesso si tratta dell'esecuzione, che è incominciata, e deve essere finita. Se i signori militari hanno riflettuto fino ad oggi, d'oggi in avanti l'onorevole ministro li preghi di cessare da questi indugi per non danneggiare di troppo la prosecuzione di questa linea che è attesa con tanta ansietà da' miei concittadini.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Frascara.

Frascara. Le poche osservazioni che intendo sottoporre all'attenzione del signor ministro potrebbero forse trovare più adatto luogo nella discussione dei capitoli del bilancio, e specialmente in quella dell'articolo 3 proposto dall'onorevole Commissione del bilancio.

Ma siccome tutti gli oratori che mi hanno preceduto parlarono nella discussione generale facendo osservazioni, che assolutamente avrebbero dovuto farsi ai relativi capitoli, e siccome i capitoli ai quali si riferiscono le mie parole sono fra gli ultimi, e quindi l'aspettare fino ad essi mi farebbe correre pericolo di non poter più esporre le considerazioni da me volute, preferisco di parlare ora, tanto più che io non parlo di interessi particolari, non faccio raccomandazioni per opere speciali, ma domando semplicemente qualche spiegazione al signor ministro riguardo ad un importante stanziamento.

La legge del 10 aprile 1892, una delle più importanti approvate nella scorsa legislatura, nel ridurre da 89 a 30 milioni le somme destinate alle costruzioni di ferrovie per conto dello Stato, riduceva conseguentemente anche la spesa del personale addetto a tali costruzioni, destinando per essa la somma complessiva di lire 12 milioni pel quinquennio dal 1892-93 al 1897-98, e lire 3 milioni per l'esercizio 1892-93.

Ora il progetto di bilancio che ci sta dinanzi, al capitolo 304, aumenta di un milione e così porta da 3 a 4 milioni lo stanziamento pel personale addetto alle costruzioni.

Da ciò non vengono alterate le condizioni

del bilancio nè quelle della categoria terza, *costruzioni di strade ferrate* perchè il milione che si aggiunge alla spesa del personale viene tolto dal capitolo 297, *materiale metallico di armamento*.

Non mi soffermerò ad osservare se la diminuzione del capitolo 297 sia giustificata, se non possa dar luogo a deficienze nell'esercizio corrente o nel futuro. Ho visto nello stato di previsione 1893-94 un calcolo completo della spesa del materiale d'armamento e presumo che sia esatto.

Ciò che mi preoccupa è il milione aggiunto alla spesa del personale.

Si parla sempre del numero infinito d'impiegati che pesano sul bilancio dello Stato, si dice che bisogna ridurre gli organici, semplificare gli ordinamenti amministrativi, applicare un razionale discentramento, ma finora ben poco si è fatto, e questo aumento di un milione sulla spesa del personale è tutt'altro che confortante.

La spesa delle ferrovie costruite direttamente dallo Stato andò rapidamente diminuendo in questi ultimi anni sotto l'impulso di un salutare spirito di economia. Da lire 165,734,102.43, quante ne erano stanziati nel bilancio 1888-89 si discese a 116,836,886.38 nel 1889-90, a 96,595,251.52 nel 1890-91, a 30 milioni nel 1892-93, e con l'accennata legge si stabilì che nei cinque anni del quinquennio lo stanziamento annuo resti ridotto, nei primi due a 30 milioni, e negli altri tre a 40 milioni.

Ora, mentre la spesa del personale era di lire 6,598,027.07 quando si costruivano tante ferrovie per circa 166 milioni, è giusto che ridotte le costruzioni a milioni 30 il personale importi lire 4 milioni?

Più volte fu ripetuto in questa Camera che la spesa del personale per le costruzioni ferroviarie era eccessiva. Ora, poichè nel bilancio corrente era stata ridotta a 3 milioni, perchè viene aumentata?

L'onorevole ministro mi dirà che nel bilancio 1893-94 egli propone la riduzione del capitolo da 4 milioni a 2.

Ma veda, onorevole ministro, io avrei preferito che fosse conservata la graduale diminuzione della spesa mantenendo per l'esercizio corrente circa 3 milioni, e facendo per il venturo una diminuzione di un mezzo milione, anzichè aumentare quella dell'esercizio corrente e fare un assai grosso taglio nel futuro.

L'esempio presente può essere seguito in avvenire, e, come ora il ministro porta lo stanziamento da 3 a 4 milioni, nessuno può assicurarmi che nel venturo esercizio non si porti lo stanziamento da 2 a 3 milioni o più.

L'aumento di questo milione non passò inosservato all'onorevole Giunta del bilancio, la quale col già detto articolo 3 volle almeno rendere regolare nella forma l'aumento stesso. La Giunta chiese anche al signor ministro le ragioni di tale aumento e n'ebbe in risposta essere ciò dovuto al fatto che il personale straordinario viene utilizzato per eseguire gli studi delle nuove ferrovie e preparare il disegno di legge di cui all'articolo 3 della legge 10 aprile 1892.

Veramente la spesa di un milione in un anno per studi di ferrovie a me sembra eccessiva.

Io spero che l'onorevole ministro vorrà darmi qualche spiegazione più completa e più soddisfacente e presentare sollecitamente proposte di riforme organiche tali da assicurare una razionale diminuzione della spesa, tutelando in pari tempo i diritti degli impiegati e risolvendo, almeno in parte, la grave questione degli straordinari, che in questa partita delle costruzioni ferroviarie ha importanza grandissima.

E qui, prima di finire, noterò ancora che non capisco bene come, mentre il personale ordinario e straordinario è così abbondante, si bandiscano esami per posti di allievi ispettori.

Spero che l'onorevole ministro vorrà accogliere benevolmente le mie modeste osservazioni, dalle quali a me parve di non potermi astenere anche in una fugace discussione del bilancio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Genala, ministro dei lavori pubblici. La risposta mi è molto facile e credo che potrà render pago interamente l'onorevole Frascara, il quale ha guardato la cosa da un lato solo ed ha fatto delle supposizioni che non sono conformi alla realtà.

Non è esatto che io abbia aumentato da tre a quattro milioni la spesa per il personale; ho aumentato soltanto lo stanziamento per pagarlo. Il personale c'era.

Quando nel bilancio precedente furono stanziati a quest'uopo tre milioni soltanto,

si stanziò una somma inferiore a quella che era necessaria.

Il ministro precedente riteneva di poter fare dei licenziamenti, e quindi di risparmiare un milione, in base ad una legge, che esso aveva proposto. Benchè non sia buona norma regolare gli stanziamenti di bilancio, in base a leggi non approvate, nondimeno la cosa si comprende se si pensa alle condizioni della finanza, le quali hanno fatto dimenticare un poco a tutti le regole classiche della contabilità, e indotto il precedente Ministero a tagliare un po' alla cieca negli stanziamenti dei capitoli, facendogli nel tempo stesso dimenticare che l'obbligo di presentare nel 1893 una legge per risolvere il problema delle costruzioni ferroviarie doveva costringerlo necessariamente allo studio dei progetti, per non fare proposte alla cieca.

L'onorevole Frascara suppone che tutte le strade siano studiate; ma questa è una supposizione non esatta. Ce ne sono alcune per le quali i progetti di massima risalgono a 10 o 15 anni fa; e questo basta per dimostrare che bisogna rifarli, per vedere se le condizioni locali siano rimaste identiche. I torrenti, per esempio, che in Italia bene spesso mutano alveo e vanno dove vogliono, alterano non di rado la condizione e il livello dei terreni; i prezzi d'appalto mutano non solo di 10 in 10 anni, ma di anno in anno; e per queste e per altre ragioni è necessario di rivedere gli studi già fatti.

Ora, che personale si deve adoperare? Evidentemente quello che già si ha. Ecco perchè ho dovuto mettere in bilancio un milione di più per il personale non licenziato e da me in tal modo utilizzato. E per non oltrepassare i 30 milioni fissati dalla legge, questo milione in più l'ho tolto dalla somma assegnata al materiale fisso; e ho potuto farlo senza diminuirne la quantità, perchè si era per questo stabilita la somma di 5,700,000 lire calcolando che il prezzo medio delle rotaie fosse, come infatti era allora, di oltre 200 lire la tonnellata, mentre, grazie al ribasso dei prezzi, si è potuto col contratto nuovo da me stipulato, comprarlo a 180 lire.

Questa differenza in meno di prezzo ha dato un risparmio; ed è con esso principalmente che si fa fronte alla maggiore spesa per il pagamento del personale.

Ma ciò non vuol dire che il personale du-

rante la mia amministrazione sia aumentato. Anzi, è diminuito.

Ho già dato esecuzione ai licenziamenti degli impiegati avventizi, ordinati dall'onorevole Branca, e a questi ne ho aggiunti altri.

Poi ho stabilito per norma che quando si licenzia questo personale, a qualunque ramo dell'Amministrazione esso appartenga, gli si dia una gratificazione di buona uscita equivalente allo stipendio di un mese per ogni due anni di servizio. Di più in favore del personale straordinario — al quale bisogna pure avere i maggiori riguardi possibili — ho adottato la massima che in tutte le nuove concessioni sia di tramvie, sia di strade ferrate secondarie, sia di bonifiche, si imponga al concessionario l'obbligo di assumere una parte del personale straordinario ora al servizio dell'Amministrazione.

Così, per esempio, al Consorzio per la bonifica di Burana sono stati dati due ingegneri del Genio civile — che rimangono a ruolo, e sono una garanzia che la bonifica sarà fatta bene — e due impiegati straordinari, che cesseranno per sempre di stare a carico del bilancio. Pochi giorni fa, con la concessione di una piccola tramvia nella provincia di Modena, di dodici o tredici chilometri, due altri straordinari sono stati messi a posto. E così farò anche in seguito.

Ma l'onorevole Frascara domanda: Perchè si aprono concorsi e si danno esami di nuovi allievi ingegneri, quando c'è tanto personale? Ma Ella, onorevole Frascara, sa certo che passa una gran differenza fra ingegneri allievi e ingegneri straordinari. Gli allievi ingegneri che escono dal Politecnico, rappresentano una forza viva, una sicura promessa di lungo servizio utile all'Amministrazione, e per di più anche tutto quel maggior sapere che viene dalla scienza che progredisce. Gli ingegneri straordinari che hanno quaranta, cinquanta o sessant'anni di età, ad onta del servizio prestato, non valgono certo i primi. Ma non pertanto agli straordinari che avessero i requisiti necessari per presentarsi agli esami, è stata fatta una condizione più favorevole. E mentre tutti gli altri, se hanno oltrepassato i trenta anni non possono essere ammessi agli esami, gli straordinari vi sono ammessi fino ai quaranta. Così al concorso per dieci posti a cui ha alluso l'onorevole Frascara, hanno potuto prender parte, mi pare, cinque o sei straordinari.

Ella vede dunque che è aperta la via anche ad essi, a condizione però, che, presentandosi agli esami, diano garanzia di poter diventare buoni allievi.

Ho fiducia che, in seguito a queste dichiarazioni, l'onorevole Frascara si dichiarerà soddisfatto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ungaro.

Ungaro. Mi permetta l'onorevole ministro dei lavori pubblici che io gli rammenti l'interpellanza che a lui rivolsi nella passata Legislatura. Con quella interpellanza io gli chiedeva perchè non si fosse ancor compiuta la collocazione del secondo binario, fra la stazione di Cancellò e quella di Napoli.

Io diceva allora che mi sembrava inutile aver posto il secondo binario sul resto della linea Roma-Napoli, se non si poneva anche fra Cancellò e Napoli. E dimostrava come, nel caso in cui fosse necessario di trasportar milizie o fare qualsiasi altro trasporto urgente, tutto il materiale si sarebbe dovuto arrestare alla stazione di Cancellò ove si sarebbe verificato un notevole ingombro. Augurava quindi all'onorevole ministro dei lavori pubblici di vederlo allo stesso posto nella nuova Legislatura e sono lieto che il mio voto siasi compiuto.

L'onorevole ministro mi rispose allora che non vi erano i mezzi per poter compiere quell'altro tratto di ferrovia; ora a me risulta che gli studi furono fatti, che furono persino fatti gli appalti, e perciò raccomando a Lei, che ha tanto a cuore gl'interessi del paese, di voler affrettare il collocamento di quest'ultimo tratto di binario, il quale non solo riavvicina maggiormente Roma a Napoli, ma rende utilizzabile quella via che ha tanta importanza strategica e della quale possiamo aver bisogno di servirci da un momento all'altro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Branca.

Branca. L'onorevole Genala, nel suo primo discorso, in mezzo alle conversazioni della Camera, ha fatto una dichiarazione di estrema gravità, che non posso lasciar passare senza osservazioni.

Egli ha detto che i 180 milioni dell'ultima legge non bastano al completamento delle linee nella legge stessa indicate e che ci vorrebbero perciò dagli 80 ai 100 milioni.

Genala, ministro dei lavori pubblici. No!

Branca. Se non ha detto questo...

Genala, ministro dei lavori pubblici. Dica, dica; sentirò quello che dice e risponderò...!

Branca. ... che io ho ben'inteso, tanto meglio; nessuno ne sarà più lieto di me.

Egli ha detto prima che non bandiva appalti nuovi, per ragioni tecniche, ma ha poi soggiunto che i 180 milioni non solo non potevano bastare, ma sarebbe rimasto un disavanzo di altri 80 o 100 milioni. Ed ha citato, a questo proposito, il fatto di un tronco, che, appaltato per 4,600,000 lire, è costato effettivamente 11 milioni e per il quale se ne domandano ancora 12; ed io dirò dieci, perchè questa è la cifra esatta.

Ora, rispetto a questo tronco, posso dire che, con le pratiche che io aveva avviate, non 10 milioni, ma, tutt'al più avrebbe dovuto esserne pagato uno; quindi, questa cifra paurosa di 11 milioni scompare del tutto.

Ma l'affermazione dell'onorevole Genala è molto grave per le condizioni della finanza italiana; perchè non bisogna dimenticare che, per le 19 famose linee, delle quali fu iniziata la costruzione durante la lunga amministrazione dell'onorevole Genala, il suo successore onorevole Saracco presentò un primo progetto di legge di 120 milioni e un altro per 50 milioni; per cui esse hanno costato 170 milioni oltre le previsioni.

Io ho potuto accertare che, non per colpa dell'onorevole Genala o di altri ministri, ma per il modo un po' troppo corrivo con cui si è proceduto nelle deliberazioni e negli arbitramenti, si è concesso un po' più del dovuto. E, per limitarmi allo stesso tronco degli 11 milioni, del quale ha parlato l'onorevole ministro, è a notizia di tutti che l'appaltatore era riuscito a fare qualche guadagno con le lire 4,600,000 accordategli. Ma poi le vertenze, che, al Ministero dei lavori pubblici, si moltiplicano in modo meraviglioso, hanno fatto sì che si sono accumulate somme su somme, fino ad arrivare agli undici milioni.

Ho rilevato e respingo l'affermazione del ministro, perchè non vorrei che, per l'autorità sua, tutti coloro che hanno vertenze col Ministero dei lavori pubblici, si sentissero incoraggiati ad elevare le loro pretese.

Caso per caso, io potrei dimostrare quanto quelle pretese siano esagerate; ed anzi, siccome non intendo di prolungare questa discussione, mi propongo, alla riapertura della Camera, di presentare un disegno di legge che permetta di esercitare il più rigoroso

riscontro su queste spese. In quanto che è strano che, mentre per spendere 30 mila lire in una casa cantoniera od in una caserma carceraria, bisogna presentare un disegno di legge, il ministro dei lavori pubblici possa pagare 8, 10, 12, 15 milioni più di quelli iscritti nel bilancio per ogni strada ferrata, senza che il Parlamento ne sappia nulla, servendosi della comoda categoria delle spese obbligatorie d'ordine.

Detto ciò, per quanto riguarda le dichiarazioni dell'onorevole Genala, e riservandomi, come ho detto, di ritornare su questo argomento, debbo fare qualche osservazione circa le spese per il personale ed il materiale.

L'onorevole Genala ha detto che il Ministero precedente aveva coordinato il bilancio con la legge che aveva presentata relativamente al personale straordinario. Ora, se quella legge tardò a venire in discussione, fu perchè era presidente della Commissione lo stesso onorevole Genala. Ed io mi maraviglio come, avendo il Ministero per Decreto Reale fatto approvare due altre leggi di una mole ben più grave perchè riguardavano interessi delle popolazioni, non abbia seguito lo stesso metodo per la legge del personale.

Ma non è di questa questione teorica che io mi impensierisco, mi occupo invece del fatto che, quando lasciai il Ministero dei lavori pubblici, avevo lasciato delle numerosissime vacanze sia nel Genio civile, sia nello Ispettorato; e le avevo lasciate negli ultimi gradi, di modo che si sarebbero potute coprire col personale straordinario senza offendere i diritti d'alcuno.

Io mi sono compiaciuto nel sentire che l'onorevole Genala, persiste nel pensiero di fare riforme nel personale, ma faccio le mie riserve pel caso che la spesa complessiva del personale dei lavori pubblici non fosse ridotta nei limiti che erano stati previsti.

Rispetto al materiale, l'economia di cui parla l'onorevole Genala, non si è verificata sotto la sua amministrazione, essa risultava dai contratti che erano stati stipulati dalla precedente amministrazione. E se l'onorevole Genala ne ha fatte di nuove, le ha fatte seguendo lo stesso metodo; che, del resto, non è nè dell'uno, nè dell'altro Ministero, ma è l'effetto delle vicende del mercato.

Se non che la precedente Amministrazione aveva calcolato sulla economia del materiale non già per aumentare il personale, ma per

venire in aiuto a quei tronchi pei quali potessero apparire delle deficienze.

Ma poi io domando all'onorevole ministro: se egli sia proprio convinto che i pochi tronchi che rimangono sia meglio farli costruire dalle Società anzichè in economia. Io non intendo già di sollevare ora questa questione. Se il ministro per questi tronchi complementari vorrà seguire il sistema in corso, niente di meglio; se presenterà un altro piano, lo discuteremo a suo tempo. Io non giudico ora, faccio soltanto una osservazione preliminare che potrà servire a suo tempo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Branca guarda le cose da un piccolo punto di vista e mette subito fuori la punta. « Non sono io; è stato lui; è stato il predecessore; non è merito del ministro, è merito delle cose. » Ma io, onorevole Branca, (e la Camera lo sa ormai per la esperienza di quattro anni in un precedente Ministero, e me ne fu fatta lode) a tutte queste piccole cose non ci penso nemmeno! Ho il concetto che l'Amministrazione dello Stato è continuativa, e che nulla danneggia più l'autorità di un Governo, che il vedere il successore bisticciarsi coll'antecessore suo (*Bravo!*) e fare fra loro una specie di lotta, corpo a corpo, per sapere fin dove l'uno è arrivato e dove l'altro ha incominciato; nella speranza che la Camera voglia alla sua volta pronunziare un giudizio sopra i meriti e le colpe di entrambi! (*Benissimo! Bravo!*) Ma ci vuol ben altro, onorevole Branca! (*Approvazioni*). Io sono obiettivo di mente ed imparziale di animo, tanto che mi astengo dall'attaccare — il che sarebbe facile — i miei predecessori e a volte dò torto a me stesso persino davanti alla Camera. Cosa vuole di più? Del resto, l'onorevole Branca ha detto, cominciando a parlare, di non essere stato presente alle parole da me pronunziate. Ebbene gli dirò che gliele hanno riferite male!

Branca. Tanto meglio!

Genala, ministro dei lavori pubblici. Ma non è esatto nemmeno ciò che egli ha affermato circa alcune altre cose. Cominciamo dall'ultima, le rotaie. Egli ha detto che il nuovo contratto a prezzi migliori lo aveva fatto lui; e non è esatto. Il contratto fu fatto tre mesi fa, in seguito a lunghe trattative e questioni

vivissime colle imprese, che ho potuto vincere con la maggiore fermezza.

Certo, se il mercato non avesse consentito per le rotaie prezzi inferiori a 212 lire la tonnellata, ed io mi fossi ostinato di volerle a 180 lire, le imprese non si sarebbero assunto di fornirle. Questo è evidente: occorrono quindi la condizione delle cose e l'oculatazza dell'amministratore che sa trarne partito.

L'onorevole Branca dice poi, che io non ho conservato tutte le economie sul personale, fatte da lui, e anche questo non è esatto. Io non solo ho mantenute le sue economie ma ne ho fatte di maggiori, come risulta dalla relazione dell'onorevole Carmine.

E aggiungo che mentre l'onorevole Branca diceva di ritenere che non si possano fare notevoli economie sul personale, io prometto di introdurre, e presto proporrò una legge a questo proposito. (*Bravo!*)

L'onorevole Branca ha detto anche che la legge sugli straordinari non venne davanti alla Camera, perchè io ero presidente della Commissione che doveva esaminarla e non lo volli. Singolare questo perchè! Quasi che la Commissione fosse composta di nove persone nulle per sè, e in tutto dipendenti dai miei cenni! Anche qui la verità è diversa.

La Commissione lavorò, chiese notizie e schiarimenti al ministro, fece uno studio accuratissimo, che, se l'onorevole Branca lo desidera, potrà essere pubblicato. È uno studio da cui risulta che la maggior parte delle disposizioni di quella legge, riguardanti il trapasso degli straordinari nei ruoli organici, erano poco meno che una canzonatura. (*Bravo!*)

In vent'anni, se ben ricordo, si mettevano a ruolo tredici ingegneri straordinari, i quali tra vent'anni è facile immaginare che età avrebbero avuto!

Branca. Chiedo di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Il solo articolo serio di quella legge era questo: « D'ora in poi non si assumeranno altri straordinari. »

Ma per questo non c'era bisogno di una legge.

Io ho già incominciato a farlo; non ammetto più straordinari; e gli onorevoli colleghi che mi hanno intrattenuto di quest'argomento o chiesto di ammettere o di riammettere qualche straordinario, sanno che la mia risposta stereotipata è invariabilmente

negativa, mentre l'onorevole Branca ne ammise anche negli ultimi giorni del suo Ministero.

L'onorevole Branca non crede che occorran altri 80 milioni almeno, per compiere i pagamenti delle linee complementari già costruite oltre i 180 della sua legge. Pur troppo non v'è dubbio su questo, e io chiederò a suo tempo i fondi occorrenti.

Ella ricorderà, onorevole Branca, che rispondendo all'onorevole Ghigi, ho detto che non potevo prendere impegni per nuove costruzioni, finchè non avessi un'idea chiara della situazione finanziaria e di tutto il resto. Ora posso dirle che i 180 milioni non bastano nemmeno per pagare i tronchi in corso.

L'onorevole Branca largheggiava in promesse durante la discussione del progetto dei trenta milioni, fondandosi sopra i residui; e nel primo progetto di legge aveva portato questi residui nientemeno che a 120 milioni. L'onorevole Prinetti domandò allora se questi residui erano liberi da impegni; e ci fu un gran contrasto di sì e no. Dopo un lungo lavoro l'onorevole Marchiori compilò una tabella, nella quale figuravano 63 milioni di residui liberi da impegni. E quasi fosse poco l'aver fatto questa tabella, essa venne annessa — cosa nuova negli annali parlamentari — come parte integrante al progetto di legge. È la prima volta che una legge ci viene a dire: questi sono residui liberi e da impegnare. Ma siccome i residui sono quelli che sono, e dipendono dalle risultanze della contabilità, ho trovato, malgrado la tabella annessa alla legge, che di questi 63 milioni ce ne saranno liberi da impegni forse 7 o 8. Tutti gli altri sono impegnati.

È incorso in un grande equivoco il ministro proponente di quella legge, credendo che le somme non pagate fossero disponibili e da potersi quindi usufruire per appalti di nuovi tronchi!

Con quei residui, non c'è da fare appalti, e per questa parte non posso impegnarmi a nulla, e lo dichiarai e lo dichiaro di nuovo agli onorevoli deputati.

Andiamo avanti. Oltre a questa ragione ce ne è un'altra anche più grave; ed è quella della finanza.

Noi dobbiamo ancora pagare come residuo delle famose 19 linee, or ora ricordate dall'onorevole Branca, almeno trentasei milioni,

e per le altre 39 linee, un'altra ingente somma. Quindi anche arrestandoci qui, andiamo già vicini agli 80 milioni.

Ma l'onorevole Branca mi dice: badi, che in conseguenza di queste sue dichiarazioni tutti gli appaltatori alzeranno le loro pretese. Non c'è pericolo! Questi 80 milioni non gli ho messi insieme sommando le pretese delle imprese. Neanche per sogno!

Si figuri, onorevole Branca; sono vecchio del mestiere, ormai! E non mi creda debole.

Se sentisse il peso delle mie mani sopra i contraenti! (*Si ride*). Si informi, e saprà che quelli che contrattano con me, dicono di me il maggior male possibile. Creda pure che non mi lascio facilmente mettere in mezzo. Ella si può ricordare che razza di vivisezione ho fatto alle Convenzioni proposte dall'onorevole Saracco nel 1888; e può da quelle giudicare che se faccio un contratto o approvo una transazione, è perchè non è possibile ottenere patti più favorevoli.

Certo ognuno può sbagliare. Ma dicendo che noi dovremo aumentare gli stanziamenti per finire la liquidazione e pagare tutto ciò che concerne le strade già aperte all'esercizio, non do per certo alle imprese nessun argomento di venirci a chiedere più del giusto, no davvero! E se lo chiedessero, da me per certo non lo avranno. (*Bravo! Bene!*)

Infine l'onorevole Branca ha voluto accennare ad un fatto speciale di una spesa di 12 milioni per la costruzione di un tronco di ferrovia.

Egli ha detto che non sono 12 i milioni, chiesti dalla impresa, ma 10. È vero sono 10 senza gli interessi; ma con gli interessi che sono stati dall'impresa domandati diventano 12.

Sono tutte piccole cose, e la Camera mi scusi se, per ragioni di difesa, sono entrato in questi particolari, che non voleva toccare.

Per quanto poi concerne le costruzioni ferroviarie, studierò la questione senza avere di mira questa o quella soluzione in modo assoluto. Infatti, se Ella, onorevole Branca, ha letto i discorsi miei, in nessuno avrà trovato quale sia la forma di soluzione che intendo di dare a questo problema, perchè credo che un ministro debba tenersi sempre libero da impegni preventivi.

Farò dei contratti se questi saranno evidentemente utili; altrimenti non li farò. (*Benissimo!*)

Presentazione di due disegni di legge.

Presidente. Invito l'onorevole ministro della guerra a presentare due disegni di legge.

Pelloux, ministro della guerra. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge sul « Reclutamento dell'esercito », che, salve poche modificazioni, è uguale a quello che era dinanzi alla Camera nella passata Legislatura; e, d'accordo con i ministri dell'interno e dell'istruzione pubblica, un altro disegno di legge sul « Tiro a segno nazionale ». E chiedo che ambedue sieno trasmessi agli Uffici.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro della guerra della presentazione di questi due disegni di legge, che saranno stampati, distribuiti e trasmessi agli Uffici.

Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Gaglia.

De Gaglia. Ringrazio l'onorevole ministro Genala e il relatore della Commissione per aver trovate giuste le modeste mie raccomandazioni, e sono grato altresì all'onorevole Carmine per le gentili parole rivolte al mio indirizzo.

Tengo però a raccomandare al ministro un'altra cosa, ed è che, nell'adottare i provvedimenti necessari a far cessare gl'inconvenienti da me indicati, e riconosciuti sussistenti da lui e dalla Commissione, voglia prendere un provvedimento decisivo, senza trascurare il metodo punitivo contro quelli che, direttamente o indirettamente, col loro fatto danneggiano l'interesse dell'erario.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gaetani di Laurenzana.

Gaetani di Laurenzana. Dopo le raccomandazioni dell'onorevole ministro, cercherò di essere più breve che sia possibile. Si tratta di ferrovie, ed io parlerò anzi in stile telegrafico.

L'onorevole ministro non mi ha dato in tutto una risposta definitiva e quindi io lo prego caldamente, per quelle contrade abbandonate, di esaminare con molta benignità la raccomandazione da me presentatagli e di interessarsene.

Ripeto che, se si seguisse il parere del Consiglio superiore di sussidiare solamente

il tratto Santamaria Piedimonte, sarebbe una vera delusione. Noti il ministro che il tratto ferroviario a scartamento ridotto Napoli-Santa Maria attraverserebbe altri mandamenti, che ora non hanno la vaporiera.

Perciò insisto vivamente di voler concedere almeno lire 2,500 a chilometro pel tratto Napoli-Santamaria. Così riparerà alle grandi ingiustizie subite dalle contrade della valle media del Volturno, che per eventi diversi sono rimaste senza ferrovie e che anelano essere una buona volta livellate alle altre; farà convinte quelle popolazioni che le promesse solenni dei ministri diventano delle volte fatti e realtà; e solleverà le condizioni economiche agrarie di tutti i mandamenti che correrà la vaporiera e di quel centro notevole industriale che è Piedimonte d'Alife.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ghigi.

Ghigi. Io non voglio contraddire al desiderio del ministro, e dirò brevissime parole; molto più che, avendo l'onorevole ministro promesso di presentare sollecitamente una legge, cercherò allora di svolgere le ragioni di giustizia e di equità, che militano in favore della linea Bologna-Verona.

Intanto lo ringrazio di aver risposto brevemente a tutte e tre le mie domande; cioè, che la legge del 1893 sarà presentata fra pochi mesi; che alla Bologna-Verona, appunto per riguardo alla riduzione che è stata fatta, verrà fatto da quella legge un trattamento benevolo e vantaggioso, e che frattanto egli si varrà di quei residui che sono disponibili, per costruire un tronco da Sanfelice a Poggio Rusco.

Io lo ringrazio tanto più volentieri inquantochè ritengo che alle promesse del ministro di oggi seguiranno i fatti. Non ho altro da dire.

Presidente. L'onorevole Frascara ha facoltà di parlare, ma lo prego di limitarsi ad una dichiarazione, non potendo consentire ad un oratore di parlare due volte sullo stesso argomento.

Frascara. Ringrazio vivamente l'onorevole ministro delle spiegazioni che mi ha voluto dare, ma non posso dichiararmene completamente soddisfatto, perchè l'aumento di spesa di cui ho parlato presenta una certa gravità. Naturalmente gli impiegati non si possono collocare tutti in una volta; ma non ho udito se

l'onorevole ministro abbia promesso di presentare una legge per regolare questa materia.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Non occorre.

Frascara. Io lo pregherei invece di presentarla tenendo conto della gravissima questione degli straordinari, pei quali anche l'anno scorso fu presentata una legge d'iniziativa parlamentare. Spero che l'onorevole ministro, mettendo in atto i provvedimenti, ai quali ha accennato nei suoi discorsi, circa le economie ed il decentramento, vorrà provvedere all'interesse dello Stato ed insieme alla tutela dei diritti acquisiti.

Presidente. L'onorevole Barzilai ha facoltà di parlare.

Barzilai. Debbo rivolgere all'onorevole ministro due brevi interrogazioni su due questioni distinte che riunisco per non parlare due volte.

La prima riguarda l'argomento trattato testè, del personale straordinario.

Veramente l'onorevole ministro è stato troppo ottimista dicendo che con la legge proposta dall'onorevole Branca si sarebbero collocati 13 straordinari ogni anno. I calcoli fatti dalla Commissione per l'esame del disegno di legge d'iniziativa parlamentare, portavano che se ne sarebbero messi in pianta appena otto.

Branca. Duecento!

Barzilai. Ciò premesso, mi riservo di ripresentare alla Camera quella proposta di legge; imperocchè, siccome gli straordinari, per confessione delle stesse Amministrazioni, rispondono ai bisogni ordinari delle Amministrazioni medesime, ed il loro servizio oltrepassa la media di 10 anni; non mi pare che le ragioni finanziarie e quelle della equità possano contrastare un provvedimento, che tanto li interessa.

Per quanto riguarda specialmente gli straordinari dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici, ho osservato che nel relativo capitolo la somma da 380,000 lire è stata ridotta a lire 360,000. Mi auguro che si tratti di una riduzione intesa a favorire il graduale collocamento in pianta stabile degli straordinari.

L'onorevole ministro sa che nel ruolo organico vi sono non pochi posti disponibili; ora se le sue intenzioni sono, come non ne dubito, favorevoli a questa categoria di impiegati, egli vorrà dimostrarlo procurando

almeno di compiere il graduale collocamento in pianta stabile degli impiegati medesimi, che, in seguito alla riduzione fatta nel capitolo, verrebbero a trovarsi non solo fuori di pianta, ma senza stipendio.

La seconda interrogazione riguarda il disegno di legge che la Camera, come ricorderà, non certamente con molto orgoglio, ha respinto a scrutinio segreto nella passata Legislatura, dopo averlo approvato con gran numero di suffragi a scrutinio palese; alludo al progetto per il collegamento della stazione di Termini con quelle di Trastevere e di Porta Cavalleggeri.

Il primo tronco è già fatto; ma resta a fare il più, vale a dire a compiere il collegamento della stazione di Termini con quella di Trastevere.

Ora io non svolgerò certo largamente, come feci quando quel disegno di legge venne dinanzi alla Camera, le ragioni, che militano in favore di questo collegamento, mi basterà accennare che la necessità di un'altra stazione ferroviaria attiva è dimostrata dal fatto che il prodotto lordo di quella di Termini supera oramai i 14 milioni; mi basterà accennare all'interesse di dare un certo sviluppo ad uno dei più popolosi e poveri quartieri della città.

Aggiungerò che la stazione di Trastevere ha costato 14 milioni al Municipio ed al Governo, e che questi 14 milioni sarebbero inutilizzati ove non si eseguisse l'allacciamento del quale ho parlato e sul quale desidero di essere rassicurato.

La Deputazione romana ha mostrato di tenere nel debito conto le buone intenzioni del Ministero; ora è da sperarsi che queste buone intenzioni avranno quanto prima un principio di esecuzione, un riscontro nei fatti!

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Elia.

Elia. Avrei desiderato di non parlare, debbo farlo per circostanze eccezionalmente gravi, note già all'onorevole ministro.

Prima condizione di un porto dell'importanza militare e commerciale di quello di Ancona è di avere un fondale che lo renda accessibile alle più grandi navi da guerra e mercantili; banchine perchè le navi possano accostarsi per le operazioni di scarico, e mezzi necessari alle riparazioni delle navi che approdano nel porto dopo lunghe navigazioni.

Il porto di Ancona, che è uno dei princi-

pali d'Italia, manca di queste necessarie condizioni.

Proprio al suo ingresso si è formato un banco contro il quale si arrestano le grosse navi: perchè il fondale è di otto metri circa. Vi è un appalto per l'escavazione, ma l'assuntore ha dovuto sospendere i lavori perchè disse che non vi erano più fondi per pagarli.

Con grave errore e danno si sono costruite le banchine nel porto di Ancona, ma non si è avuta l'avvertenza di preparare il fondale necessario perchè i bastimenti vi si potessero accostare. Ne è avvenuto che le banchine ci sono, ma non servono a nulla.

Il Ministero ha voluto riparare in parte a quest'inconveniente con la costruzione di un molo sporgente, del quale si sono già incominciati i lavori; ma perchè a questo molo sporgente ci si possa accostare è necessario, come il ministro sa, di fare un prolungamento della scogliera sud, che è a difesa del porto, prolungamento di 60 metri o poco più.

Non parlerò ora della terza condizione che occorre ad un porto, qual'è quella dei mezzi di riparazione; domando solo che si faccia questo prolungamento il quale non credo che importi una grave spesa. Ad ogni modo il ministro saprà trovare i mezzi necessari, giacchè l'onorevole relatore ci apprende che sono stati aumentati gli stanziamenti per i porti di 2 milioni trecento sessantun mila lire per provvedere alla manutenzione, riparazione ed escavazione dei porti stessi. Quindi mi pare che, trattandosi di cosa così piccola e di tanta necessità, qual'è l'escavazione all'imboccatura del porto, il ministro possa trovar modo di provvedere.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ruggieri Ernesto.

Ruggieri Ernesto. L'onorevole ministro poco anzi ci ha detto che egli ha dovuto annullare diversi esperimenti d'asta perchè erano stati fatti ribassi eccessivi.

Comprendo che questa misura potrà essere legale, ma non è certo corretta.

In ogni caso, io ritengo che non convenga abusare di simile rimedio e perciò mi permetto di rinnovare il suggerimento che ebbi l'onore di sottoporre nell'anno decorso all'onorevole ministro Branca, quello cioè di introdurre nei capitolati d'appalto, oltre il limite minimo di ribasso, anche quello mas-

simo dell'offerta al di là del quale non sia possibile di assumere lavori.

L'onorevole ministro ha detto che sarebbe lieto di far concorrere lo Stato per un'opera, ritenuta indispensabile, qual'è quella del congiungimento della stazione al porto di Gallipoli, ma ha soggiunto che ciò non è possibile, trattandosi di un'opera nuova.

Ma, onorevole ministro, non si tratta di un'opera nuova, essa faceva parte della linea da Zollino a Gallipoli; ed ora è resa urgente perchè da quel tempo le condizioni di Gallipoli hanno grandemente peggiorato.

Le citerò un esempio ed è questo: poco tempo fa un negoziante pagava, per nolo da Marsiglia a Gallipoli, per una tonnellata di merce con veliero 20 lire, mentre per sbarcarla a Gallipoli e caricarla sullo scalo della ferrovia gliene occorrevano 21. Così l'approdo a quel porto è reso impossibile; e quindi io prego l'onorevole ministro di provvedere affinché l'opera già decretata sia compiuta.

Se è opera decretata, se è indispensabile, se faceva parte di un progetto già approvato ed in parte eseguito, perchè non si eseguisce?

Ed ora rileverò un'osservazione dell'onorevole De Gaglia. Egli ha detto: punite severamente gl'ingegneri, che mancano al loro dovere nel compilare i progetti. Ma io domando: sono sempre gl'ingegneri che mancano?

Innanzitutto io credo che, se i progetti fossero studiati con quella accuratezza che si richiede, perchè non si verificano differenze tra i preventivi ed i consuntivi, essi costerebbero somme enormi, occorrendo quasi eseguirli per ben preventivarli; ed è facile immaginarlo, perchè le condizioni del sottosuolo non si possono conoscere se non ad opera compiuta.

Ma poi, sovente si improvvisano variazioni nei progetti e se ne diminuisce il preventivo, in modo che gl'ingegneri che hanno fatto il progetto originario non possono rispondere della maggiore spesa che si è verificata.

Non voglio tediare più oltre la Camera ed ho finito.

Voci. Ai voti! ai voti!

Presidente. Essendo chiesta la chiusura domando se sia secondata.

(È secondata).

Metto ora a partito la chiusura.

(È approvata).

Onorevole ministro dei lavori pubblici, accetta l'articolo terzo aggiunto dalla Commissione?

Genala, ministro dei lavori pubblici. Accetto.

Presidente. Si dia lettura del disegno di legge.

Quartieri, segretario, legge: (Vedi Documento n. 12-A).

Presidente. « Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1892 al 30 giugno 1893, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge. »

Si dia lettura dei capitoli dello stato di previsione.

Quartieri, segretario, legge:

TITOLO I. *Spesa ordinaria.* — Categoria prima. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 1. Ministero - Personale di ruolo (*Spese fisse*), lire 1,148,658. 16.

Capitolo 2. Ministero - Spese d'ufficio, lire 42,000.

Capitolo 3. Ministero - Manutenzione, riparazioni ed adattamento dei locali, lire 10,500.

Capitolo 4. Ministero - Fitto locali, lire 7,300.

Capitolo 5. Dispacci telegrafici governativi (*Spesa d'ordine*), lire 20,000.

Capitolo 6. Spese postali (*Spesa d'ordine*), lire 3,000.

Capitolo 7. Spese di stampa, lire 29,000.

Capitolo 8. Provvista di carta e di vari oggetti di cancelleria, lire 23,000.

Capitolo 9. Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 10. Sussidi ad impiegati invalidi già appartenenti all'amministrazione dei lavori pubblici e dell'ispettorato generale delle strade ferrate e loro famiglie, lire 45,000.

Capitolo 11. Spese casuali, lire 70,000.

Spese per lavori pubblici. — *Genio civile.* — Capitolo 12. Personale (*Spese fisse*), 4,000,830 lire.

De Felice-Giuffrida. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

De Felice-Giuffrida. Se non ne avessi ricevuto l'incarico anche dall'onorevole Colajanni, avrei rinunciato, per mio conto, alla raccomandazione che faccio all'onorevole ministro dei lavori pubblici. E mi sarei rivolto a lui

personalmente, come egli desidera, anche per dimostrargli che il primo a rinunciare a parlare, per fare arrivare in tempo il suo bilancio ad essere discusso dal Senato, era un deputato di estrema sinistra. Ma il dovere mi trattiene. In cambio, prometto di essere brevissimo.

Si tratta, onorevole ministro, della esecuzione della legge che concede i lavori che non oltrepassano le 100,000 lire alle Società cooperative. La legge c'è, ed è buona, tanto che il Governo, e questo prova le sue buone intenzioni, ha proposto di estendere il beneficio anche pei lavori che ammontano a 200,000 lire.

Senonchè gl'impiegati del Genio civile non sempre fanno il loro dovere, negando spesso alle Cooperative gli appalti che la legge loro affida. Di ciò che affermo abbiamo esempi a Roma, a Caltanissetta, a Catania, altrove.

Ora io prego l'onorevole ministro di fare eseguire rigorosamente la legge, perchè le Società cooperative, risentendone i benefici possano dire che *le leggi sono e si pon mano ad esse*.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Può star sicuro l'onorevole De Felice-Giuffrida che il Ministero, come ha proposto di estendere la legge esistente in favore delle cooperative di lavoro, così procurerà che essa venga sempre eseguita quando è possibile.

De Felice-Giuffrida. Ringrazio.

Presidente. Resta quindi approvato il capitolo 12.

Capitolo 13. Aiuti provvisori pel servizio generale (articolo 30 della legge 5 luglio 1882, n. 874) ed assegni mensili e supplementari ad impiegati ed inservienti straordinari in servizio presso l'amministrazione centrale e gli uffici provinciali, lire 200,000.

Capitolo 14. Spese d'ufficio - Indennità fisse (*Spese fisse*), lire 150,000.

Capitolo 15. Provvista e riparazione di mobili, restauro ed adattamento dei locali ad uso degli uffici del Genio civile (articolo 28 della legge 5 luglio 1882, n. 874), lire 18,000.

Capitolo 16. Fitto di locali per uso d'ufficio (*Spese fisse*), lire 73,000.

Capitolo 17. Spese per indennità, lire 620,000.

Capitolo 18. Spese diverse pel Genio civile, lire 30,000.

Capitolo 19. Indennità dipendenti dalla legge 5 luglio 1882, n. 874, accordate con Decreti ministeriali registrati preventivamente dalla Corte dei conti, lire 14,950.

Capitolo 20. Compensi per maggiori servizi resi dal personale del Genio civile e personale straordinario in servizio sia presso l'amministrazione centrale, sia presso gli uffici provinciali; spesa di copiatura di atti e disegni affidata ad estranei quando non convenga assumere altro personale straordinario, lire 18,000.

Strade. — Capitolo 21. Manutenzione di strade e ponti nazionali e riparazioni urgenti per ristabilire il transito, per sgombramento di nevi e di materie franate o trasportate dalle piene, lire 4,659,000.

Capitolo 22. Salario ai cantonieri delle strade nazionali, lire 1,533,857.

Capitolo 23. Indennità a diversi Comuni per la manutenzione di tronchi di strade nazionali che ne attraversano gli abitati a mente dell'articolo 41 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, lire 170,695.

Capitolo 24. Assegno alla Cassa di mutuo soccorso fra i cantonieri, lire 10,000.

Capitolo 25. Miglioramento di strade e ponti nazionali - Lavori, lire 1,223,000.

Presidente. Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Dal Verme.

Dal Verme. Io ho chiesto di parlare su questo capitolo per raccomandare all'onorevole ministro la sistemazione definitiva della strada nazionale Genova-Piacenza.

Questa strada è stata compiuta da parecchi anni, ma non si può dire ancora che sia definitivamente sistemata.

Mancano tre ponti, i quali sono caduti, e non sono stati ricostruiti.

Uno, quello di Valseggiara a valle di Ottone, è caduto da parecchi anni; per l'altro di Traschio, a valle del precedente, che aveva patito dei guasti nel 1886, si sono rifatti due archi, e poi è caduto anch'esso nel 1889.

Vi è poi un terzo ponte, quello di San Martino, a monte della città di Bobbio, il quale è anche caduto nell'ottobre 1889.

L'amministrazione dei lavori pubblici, per ripristinare il transito, ha fatto costruire dei ponti in legno: ma anche questi hanno seguito l'esempio dei ponti in pietra.

È caduto quattro volte il ponte provvisorio in legno di Valseggiara, e tre quello di Traschio. Così si sono dovute rifare sette

costruzioni, con una spesa complessiva di circa 50,000 lire, che si possono dire gettate nel fiume.

Per ripristinare il transito sulla Trebbia, che ha un letto molto largo dove era il ponte, caduto, di S. Martino, il Genio civile invece di costruire un ponte provvisorio in legno, ha costruito un tronco di strada lungo la riva destra del fiume, per servirsi dell'antichissimo ponte in muratura di Bobbio. Questo ponte quantunque rimonti a quattro secoli fa, ed abbia undici archi, tutti ineguali, pure ha resistito a tutte le piene, mentre i ponti moderni sono stati portati via.

Di fronte a questa situazione di cose, l'Amministrazione dei lavori pubblici farebbe l'interesse dell'erario iniziando la costruzione dei ponti stabili. Si eviterebbe così la spesa di riparazioni e ricostruzione di ponti provvisori, e si eviterebbero spese di probabili liti contro il comune di Bobbio, il quale intende protestare in via giudiziaria per il passaggio della strada nazionale sul suo ponte, con pericolo di vederlo rovinare.

E si noti che quel ponte non è sufficiente, perchè sopra una lunghezza di 200 metri, ha una larghezza di poco più di due metri. Quantunque solido, si è dovuto impedire il passaggio su di esso dei veicoli che portino più di venti quintali di peso, e il passaggio simultaneo di veicoli che vengono da parti opposte. Tutto questo costituisce un arenamento del commercio.

Occorre aggiungere che le tre provincie di Genova, Pavia e Piacenza (lo sanno benissimo gli onorevoli colleghi appartenenti a quelle Provincie) hanno concorso nella spesa per questa strada, sebbene non vi fossero obbligate, trattandosi di strada nazionale, ma ponendo per condizione che entro un dato tempo fosse costruita la strada.

Esse hanno dato i milioni, hanno perduti gli interessi, e la strada non è stata costruita entro il termine prescritto.

Gli stessi Comuni interessati hanno data una somma a fondo perduto perchè la strada fosse mantenuta in perfetto stato di viabilità; ma anche quel concorso fu dato invano, perchè, come ho detto, mancano tre ponti.

Ora per amor del vero debbo dire che uno di questi ponti, quello di Valseggiara, è stato incominciato l'anno scorso dietro mie insistenze; ma siccome la spesa ne è stata sud-

divisa in tre esercizi, la sua costruzione procede molto lentamente.

Io prego quindi l'onorevole ministro di voler prendere in seria considerazione lo stato di questa strada nazionale. Non chiedo opere nuove, ma soltanto la ricostruzione dei ponti che sono caduti.

È nell'interesse non solo di quelle popolazioni, ma anche dello Stato l'accelerare la costruzione di quel ponte, e di appaltare i lavori per quello di San Martino a monte di Bobbio, appunto per evitare le contese che potrebbero nascere con quel Comune.

Io spero quindi che l'onorevole ministro vorrà accogliere questa preghiera che gli faccio, ripeto, non solo nell'interesse delle popolazioni, ma altresì in quello dell'erario.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cafiero.

Cafiero. Io ho chiesto di parlare per richiamare l'attenzione del Ministro a riguardo di una strada nazionale che va dal confine della Basilicata all'abitato di Barletta.

In mancanza di comunicazioni ferroviarie, che uniscano questi due punti, non vi sono finora, altri mezzi per trasportare le derrate importantissime dalla Basilicata al porto di Barletta che quelli preadamitici delle strade carrettiere:

Se anche queste strade sono lasciate in abbandono, certamente il grande traffico che si esercita dalla provincia di Basilicata al porto di Barletta resta danneggiato. Le condizioni di manutenzione della strada sono le peggiori che si possa immaginare.

Io mi guarderei bene di fare un appunto all'amministrazione dell'onorevole Genala, e portare una nota discordante a quel plauso generale, che tutti quanti sogliamo rivolgergli in fatto di lavori pubblici; ma però non posso nascondere che la strada di cui ho parlato trovasi in deplorable condizioni; essa non ha altezza di massicciata, non ha sagoma, nè fossi di scolo, ed è tenuta in modo orribile, tanto da rendersi difficile non solo al passaggio dei veicoli, ma a quello altresì degli animali da soma.

Una volta io ebbi a deplorare tanto le condizioni di quella strada da dire, che essa aveva apportato maggior danno al commercio dei vini nella città di Barletta, che non la stessa crisi economica.

Onorevole ministro, parliamoci chiaro; io ho piena fiducia nell'opera sua; ma qui si

tratta di questione di sistema. E l'errore del sistema sta in questo: le opere necessarie per la manutenzione di quella strada nazionale si affidano parzialmente all'appaltatore, e costui le compie a seconda degli ordini che riceve dagli ingegneri; se le eseguisca poi bene o male, l'ingegnere non può trovarsi sulla strada in ogni momento per costatarlo. Avviene quindi che se l'appaltatore non cura con diligenza la esecuzione delle opere, cominciano le contestazioni fra gli ingegneri del Genio civile e l'appaltatore. Questi dice che non furono date tutte le disposizioni necessarie per poter mantenere bene la strada; l'ingegnere a sua volta replica che l'appaltatore non esegui con precisione gli ordini impartiti: chi ci va di mezzo è il contribuente.

Ma che c'entra il contribuente se l'appaltatore e l'ingegnere sono in lite? Che c'entra il carrettiere che rischia la pelle per il possibile travolgersi del suo carro, traversando una strada, che, più che essere nazionale, in certe stagioni sembra una strada di montagna?

Onorevole ministro, per conoscere bene come stanno le cose, nelle provincie Pugliesi occorre che il Governo faccia delle frequenti inchieste: colà avviene spesso che le buone intenzioni del Governo siano fuorviate dagli uffici locali. Il Governo faccia un'inchiesta, faccia ispezionare la strada, della quale ho parlato. Se Ella, onorevole ministro, vorrà visitare la provincia di Bari, come ne ha visitate altre, potrà accertarsi, nell'interesse dello Stato, che certe opere pubbliche si trovano in condizioni molto differenti da quanto le viene rappresentato.

Presidente. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Carmine, relatore. La Giunta generale del bilancio ha già domandato negli esercizi passati al Ministero di comunicare l'elenco delle opere alle quali si vuol provvedere con lo stanziamento che in questo capitolo viene proposto.

Quest'anno, trattandosi di un esercizio già inoltrato, essa non ha insistito per avere questa comunicazione; però il Ministero ha comunicato alla Giunta stessa un elenco delle opere proposte, cui provvede questo capitolo, ma questo elenco importa una spesa complessiva assai superiore a quella che è consentita dallo stanziamento, superando i 4 milioni.

All'onorevole Dal Verme posso dire che due dei ponti da esso nominati figurano precisamente in questo elenco di opere preventive, e cioè il ponte San Martino e il ponte Traschio.

All'onorevole Cafiero nulla posso rispondere, perchè, se non m'inganno, la strada da lui accennata, appartiene alla provincia di Bari; per la quale non figura alcuna opera in questo elenco.

Presidente. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Dirò una sola parola, e cioè, che per la manutenzione delle strade, ordinaria e straordinaria, io ho proposto coi capitoli 21 e 25 di questo bilancio una variazione, per la quale si aggiungono 800,000 lire a quelle proposte dall'onorevole Branca.

Questo dimostri, più che le mie parole, gli intendimenti del Governo.

Cafiero. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro.

Presidente. Non essendovi alcuna proposta, rimane approvato il capitolo 25.

Capitolo 26. Assegni mensili al personale straordinario addetto alle opere di manutenzione e di miglioramento di strade e ponti nazionali, lire 92,000.

Capitolo 27. Indennità di trasferte e competenze diverse variabili al personale straordinario addetto alle opere di manutenzione e di miglioramento di strade e ponti nazionali, lire 5,000.

Capitolo 28. Concorso per sistemazione di tronchi di strade nazionali compresi entro gli abitati ai termini dell'articolo 42 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, lire 10,000.

Capitolo 29. Sussidi ai Comuni e Consorzi per opere pubbliche ai termini dell'articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, lire 40,000.

Acque. — Capitolo 30. Opere idrauliche di prima categoria - Manutenzione e riparazione, lire 805,000.

Onorevole Mel, ha facoltà di parlare.

Mel. Benchè riconosca che questi capitoli sulle *acque* non sono la sede più propria e naturale di ciò che sto per dire, pure mi permetterò due sole parole, le quali non arresteranno che di pochi istanti la corsa vertiginosa di questi capitoli. Intendo fare una brevissima, ma calorosissima, raccomandazione all'onorevole ministro e al Governo sopra un argomento,

che ha formato oggetto nella passata Legislatura, ultima Sessione, di una mia interpellanza, alla quale, per dir vero, l'onorevole presidente del Consiglio diede le più soddisfacenti risposte. Pare però che le migliori intenzioni del Governo si siano spuntate contro difficoltà imprevedute e forse insormontabili.

Parlo della applicazione della legge 20 luglio 1890, riguardante soccorsi e sussidi ai danneggiati dalle inondazioni dell'autunno 1889; legge alla quale avendo io portato il mio modesto contributo d'iniziativa, è naturale che mi interessi per vederla eseguita.

Coll'articolo 2 di questa legge, della applicazione del quale maggiormente mi preoccupo, inquantochè è quello che mirava a provvedere ai danni risentiti da piccoli proprietari, da fittaiuoli e da mezzadri, era autorizzata la spesa di mezzo milione, da ripartirsi in rate uguali di centomila lire in ciascun esercizio, incominciando dal 1890-91, destinate a concorrere col due per cento nella ragione dell'interesse sui prestiti di favore concessuti ai piccoli proprietari, fittaiuoli, mezzadri più danneggiati dalle inondazioni dell'autunno del 1889.

Il capoverso di questo articolo dispone che « una Commissione nominata per Decreto Reale, provvederà, secondo le norme da stabilirsi con regolamento, al riparto e all'assegnazione dei prestiti di favore. »

E tale Commissione è stata istituita con Regio Decreto 11 dicembre 1890 con l'incarico « di provvedere appunto al riparto, e alla assegnazione dei prestiti di favore ai proprietari, fittaiuoli e mezzadri più poveri, danneggiati dalle inondazioni nell'autunno 1889 nelle Provincie, ecc. » le quali sono 27, delle quali 7 della regione Veneta, e fra queste le provincie di Treviso e Belluno.

Ora, la detta Commissione Reale, se le mie informazioni sono esatte, avrebbe già da tempo ultimato il suo compito, e rassegnati al Ministero i risultati dei suoi lavori.

Se non che sembra che siano intervenute delle gravi difficoltà nel dare applicazione pratica a questa legge; e le difficoltà proverrebbero dal fatto che mancherebbero gli Istituti di credito disposti ad anticipare i fondi necessari per i prestiti di favore. Locchè si spiegherebbe con ciò, che non tutte le Provincie alle quali appartengono i danneggiati, sarebbero alla loro volta disposte ad

intervenire per fare garanzia presso gli Istituti di credito che dovrebbero corrispondere le somme necessarie per i prestiti.

In questo stato di cose io vorrei far presente al ministro e al Governo che i danni cui la legge voleva alleviare, in forma e misura cotanto esigue, risalgono già a 3 anni addietro, e che la legge che ha promesso ai danneggiati questo magro sussidio, ha già due anni di vita!

Ora, un beneficio il quale si trascina avanti per tre anni, alimentando speranze di un prossimo conseguimento, che non si raggiunge, rischia, o di convertirsi nel soccorso di Pisa, o di tradursi in una solenne irrisione.

Io vorrei quindi pregare il Governo di vedere se esso creda d'intervenire per rimuovere le lamentate difficoltà, affinché l'applicazione effettiva dell'articolo 2 della legge abbia luogo una buona volta.

E poichè credo di sapere che non tutto il mezzo milione stanziato per questo titolo, sarebbe stato assorbito e coperto dalle domande di prestiti, e avuto riguardo alle difficoltà che ci sono di trovare i fondi per i prestiti di favore concessi ai piccoli proprietari ai fittaiuoli, e ai mezzadri più poveri danneggiati, che sono quelli i quali hanno più bisogno di aiuto, per riparare ai danni delle inondazioni, così, prego il Governo di vedere se non sia per avventura il caso di promuovere un provvedimento legislativo per effetto del quale il mezzo milione di cui all'articolo 2 della legge, ove non fosse già impegnato pel servizio dei prestiti già accordati, venisse ripartito fra i danneggiati più bisognosi a fondo perduto.

Credo che questa sarebbe la miglior soluzione; prego quindi l'onorevole ministro di portare la sua attenzione su tale proposta e di volermi dare, se può, una risposta soddisfacente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Questa materia non riguarda il bilancio dei lavori pubblici. Il bilancio dei lavori pubblici non può che dare il sussidio diretto per le opere; e intorno a questo si è già dalla Camera deliberato con l'approvazione della legge sulle opere idrauliche, approvata due giorni sono. I prestiti dei quali ha parlato l'onorevole Mel, riguardano il ministro del tesoro e quello dell'interno.

Mel. Il ministro dei lavori pubblici ha controfirmato la legge che ho citata, la quale porta la firma anche del suo predecessore onorevole Finali.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Sì, per ciò che concerne i sussidi alle opere, non già i prestiti. Comunicherò ai miei colleghi del tesoro e dell'interno le raccomandazioni dell'onorevole Mel.

Presidente. Rimane approvato il capitolo 30.

Capitolo 31. Opere idraliche di 1^a categoria - Spese per competenze al personale adetto alla sorveglianza, lire 25,000.

Capitolo 32. Opere idrauliche di 1^a categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (*Spese fisse*), lire 170,000.

Capitolo 33. Opere idrauliche di 1^a categoria - Fitti e canoni (*Spese fisse*), lire 28,000.

Capitolo 34. Opere idrauliche di 2^a categoria - Manutenzione e riparazione, 5,500,000 lire.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Piccaroli.

Piccaroli. Ho chiesto di parlare su questo capitolo unicamente per sapere dall'egregio ministro se, fra le opere idrauliche di seconda categoria, egli intenda di comprendere anche quelle dei Consorzi idraulici dell'agro casalese.

Sono opere di difesa dal fiume Po, il quale, da molti anni, va danneggiando gravemente quel territorio; anzi ogni anno presenta pericoli sempre maggiori, se le opere urgentemente reclamate non siano prontamente eseguite.

Io non sollevo una questione nuova. Rammento che fino dalla seduta del 21 giugno 1891, il compianto nostro collega Luigi Oddone, il quale allora rappresentava, con me, quella regione, mosse, nella discussione appunto del bilancio di quell'anno, speciale e calorosa raccomandazione al ministro dei lavori pubblici, onorevole Branca, il quale riconobbe il fondamento delle ragioni dei Consorzi casalesi, imperocchè rispose testualmente in questi termini:

« Io prometto, nel modo più esplicito, all'onorevole Oddone, che, esaurita con risultato favorevole tutta la procedura che è richiesta perchè l'opera possa esser classificata in seconda categoria, non avrò nessuna difficoltà ad ammetterla in un disegno di legge

che al momento opportuno sarà proposto al Parlamento. »

Ora appunto questa procedura, a cui alludeva l'egregio ministro, è esaurita con risultato favorevole, perchè il Consiglio di Stato e il Consiglio superiore dei lavori pubblici hanno ritenuto e dichiarato che queste opere devono essere classificate in seconda categoria.

Spero adunque che l'onorevole ministro mi favorirà spiegazioni rassicuranti anche per quelle popolazioni, le quali nelle angustie in cui si trovano, in sostanza non domandano altro se non ciò che loro viene assicurato dalla legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Danieli.

Danieli. Io raccomando caldamente all'onorevole ministro la difesa dell'argine dell'Adige a valle del ponte di Zevio in provincia di Verona. Alcune opere sono della massima urgenza ed importano la tenue spesa di 20,000 lire. Se queste opere si ritardano, le conseguenze possono essere gravissime. (*Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Arnaboldi.

Arnaboldi. Ho chiesto di parlare per pregare l'onorevole ministro di fare in modo che i progetti presentati dagli uffici del Genio civile delle Provincie, che riguardano la difesa dei fiumi, abbiano una più sollecita approvazione quando arrivano al Ministero.

E dico questo non per fare un appunto diretto all'attuale ministro dei lavori pubblici, ma perchè, per una consuetudine invalsa, si è verificato che questi progetti rimangono o presso il Consiglio superiore o al Ministero per un tempo indeterminato; dimodochè ne deriva danno non solo ai frontisti del fiume, e specialmente del Po, ma anche all'erario stesso.

Infatti le opere essendo ritardate e rimandate il più delle volte alla primavera, appena succedono le inondazioni primaverili ne soffrono, parzialmente o totalmente, e quindi il Governo si trova nella necessità di doverle più volte ripristinare; come è già parecchie volte accaduto in molte località che io non starò in oggi a citare per essere breve, ma che l'onorevole ministro deve perfettamente conoscere quanto me.

Aggiunga poi che facendo queste riparazioni nella stagione più opportuna, che è la invernale, si viene anche a portare un beneficio

alla classe operaia agricola, la quale ha, precisamente in questa stagione, per essa più penosa, mancanza assoluta di guadagni per la deficienza di lavori campestri.

Quindi la mia raccomandazione ha tre scopi: far sì che i lavori si facciano in tempo ed in modo che riescano resistenti alle piene; che essi non abbiano ad obbligare lo Stato ad una duplice e spesso ad una triplice spesa, e finalmente che essi riescano anche di beneficio alla classe dei contadini.

Spero che l'onorevole ministro accoglierà benevolmente la mia raccomandazione.

E poichè so che sin dai primi di questo mese di dicembre vennero presentati dal Genio civile di Pavia alcuni progetti per urgentissimi lavori sulla sponda destra del Po, prego l'onorevole ministro di voler sollecitare il più possibile l'approvazione di quei progetti perchè così addimostrerà davvero di volere entrare nel concetto che ho manifestato con la mia raccomandazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferraris Napoleone.

Ferraris Napoleone. Anch'io rivolgerò all'onorevole ministro Genala una raccomandazione tanto modesta, che spero vorrà benevolmente accoglierla.

A nord del mio Collegio scorre un grande, quanto molesto vicino, il Po. I territori dei comuni di Calendasco e di Rottafreno sono malamente difesi da argini che fanno parte del secondo comprensorio dell'arginatura del Po in provincia di Piacenza.

Ma quegli argini sono così deboli e così poco elevati, che le popolazioni di quelle regioni stanno in continua trepidazione pel timore, in caso di forti piene, di vederli superati dalle acque. Esse ricordano che nella grande piena del 1879 dovettero la loro salvezza all'altrui sciagura, perchè la rotta degli argini della sinistra sponda del fiume portò la desolazione nei campi lombardi. Questa combinazione soltanto fu loro scampo dalla temuta sciagura. Oggidì gli argini della sponda sinistra sono ricostruiti all'altezza e con la solidità ritenuta sufficiente a resistere all'urto delle acque, non così quelli della sponda destra.

L'onorevole ministro sa che in quella località il Po scorre sempre assai minaccioso, che le piene del Po sono frequenti: vi ha quindi pericolo imminente.

La rottura degli argini porterebbe la in-

teriera rovina del territorio di Calendasco e la desolazione in quelle popolazioni, come porterebbe un danno di milioni allo Stato. Io so che il Genio civile di Piacenza, che ha riconosciuto la necessità di provvedere, ha già preparato un progetto per innalzare e rinforzare gli argini tra Rottafreno e Calendasco: che il Consiglio superiore dei lavori pubblici lo ha approvato, e che la spesa non supererebbe le lire 78,500, somma che potrebbe trovare posto nell'attuale stanziamento al capitolo 34 del bilancio.

Io chiedo, quindi, che il ministro voglia contemplarlo fra le opere per cui sono stanziati in capitolo 5,800,000 lire ed ordinarne la sollecita costruzione.

Confido nella conoscenza che il ministro ha della Provincia nostra, e nel suo buon volere, e son sicuro che egli ordinerà la sollecita esecuzione di quelle opere che sono da ritenersi fra le urgenti, indilazionabili.

Invoco da lui una favorevole risposta.

Calvi. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Calvi. Ho chiesto io pure di parlare, per fare una raccomandazione.

Nella Lomellina, vi è una vasta zona di terreno, che disgraziatamente è fiancheggiata dal Ticino e dal Po; e vi sono argini di seconda categoria, che la difendono tanto dal Ticino, quanto dal Po. Senonchè, gli argini che difendono il territorio dal Po, non sono del tutto completi, per modo che, ove non si completassero, non solamente vi sarebbe pericolo grave di rovina pel territorio medesimo, ma altresì di veder resa inutile la grave spesa che ha fatto il Governo, costruendo questi argini.

Egual cosa è a dirsi per gli argini che difendono il territorio dal Ticino: la loro resistenza non è uguale alla spinta del volume d'acqua che scorre lungo i medesimi. E se anche per questi non si provvederà prontamente, vi sarà pericolo di distruzione degli argini, ed allora sarà rovinato il territorio, ed occorrerà una spesa ingentissima che non so come si potrà fare, tenuto conto della condizione in cui si trovano le finanze.

Questa è la raccomandazione che faccio al ministro; raccomandazione che ho già fatto molte volte, per iscritto, e a cui si è risposto, pur troppo, con molte parole, ma con niente fatti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giovagnoli.

Giovagnoli. Io volevo astenermi dal parlare; e me ne sarei astenuto se anche i miei colleghi avessero creduto bene di aspettare la discussione del bilancio dell'anno venturo, sede vera e propria nella quale potremo presentare i nostri reclami, le nostre rimostranze, ed esprimere i desideri delle popolazioni che ci onoriamo di rappresentare.

Ma poichè tutti hanno parlato di qualche speciale interesse, io verrei meno all'adempimento del mio dovere verso i miei elettori, se non richiamassi l'attenzione dell'onorevole ministro circa la gravissima condizione in cui si trova la valle dell'Aniene.

Io confido nell'intelligenza e nell'animo generoso dell'onorevole ministro, e son sicuro che egli imprenderà quegli studii che lo condurranno a presentare qualche proposta nel nuovo bilancio. (*Bravo! Bene!*)

Presidente. L'onorevole Diligenti ha facoltà di parlare.

Diligenti. Anch'io devo premettere la stessa dichiarazione fatta dall'onorevole Giovagnoli.

Io mi sarei astenuto ben volentieri dal parlare, anche brevissimamente, intorno ad un argomento di suprema importanza ed urgenza, e che merita tutta l'attenzione e tutta la giustizia del Governo, se gli altri miei colleghi avessero, dal loro canto, accettata la raccomandazione dell'onorevole ministro.

Ma poichè si è allargata la questione nel tema delle opere idrauliche, io non posso fare a meno di rivolgere all'onorevole ministro una semplice domanda: cioè se egli intenda di presentare quanto prima un progetto per l'aumento indispensabile per le opere di difesa di Val di Chiana le quali, come egli sa, non sono compiute che in parte; in modo che un versante di quella ubertosa pianura è esposto ad una gravissima sperequazione, perchè le opere che sono compiute nel versante sinistro, rimangono ancora in gran parte ad intraprendersi nel versante destro, e specialmente nell'Agro castiglionesse.

Nell'ultima discussione del bilancio dei lavori pubblici, io pregai l'onorevole ministro di volere addivenire finalmente alla scelta definitiva del progetto che era stato, del resto, concordato tra il Ministero e il municipio di Castiglion Fiorentino, il quale aveva fatto a questo proposito opportunissimi rilievi.

L'onorevole ministro Branca mi rispose che, per risolvere definitivamente la questione (ma io credo che così dicesse per dilazionare

in qualche modo l'adempimento dell'onere del Governo) si sarebbe rimesso al parere di una Commissione governativa, alla quale, se sono bene informato, si diede un incarico puramente teorico: di fornire, cioè, notizie intorno alla sistemazione idraulica in generale, e non ad opere in condizioni specialissime come sono queste di cui parlo.

Comunque sia, io non so quello che abbia riferito questa Commissione; e ben sarebbe ormai che su ciò l'onorevole ministro informasse me o gli interessati. E ad ogni modo poi io ripeto che dopo tante raccomandazioni dovevo segnalare questa importante questione all'attenzione e alla giustizia dell'onorevole Genala, il quale ben sa di aver fatto su questo argomento particolari promesse ed affidamenti al Municipio di Castiglion Fiorentino, il cui territorio importantissimo si trova esposto ai più gravi danni; danni che, come ho accennato in principio, riescono tanto meno tollerabili, in quanto che più o meno bene sono stati eliminati nei territori contermini dell'altro lato del canale nella stessa valle del Chiana.

Se l'onorevole ministro non mi dà oggi una soddisfacente risposta, io mi riservo allora di aderire ai suggerimenti da lui datimi e di presentare circa questa questione un'apposita interpellanza.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, al quale preme che oggi sia esaurito questo bilancio.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Mi preme, anzi, moltissimo: e quindi sarei stato molto più grato all'onorevole Diligenti se avesse presentato addirittura l'interpellanza accennata, invece di parlare oggi di un argomento di cui già si è trattato in occasione della legge sulle opere idrauliche, la quale fa già parte del bilancio ed ha gli stanziamenti stabiliti per ogni capitolo; dimodochè tutte queste discussioni non possono, nemmeno volendo, modificare di un solo centesimo gli stanziamenti medesimi.

Nondimeno dirò poche parole, proprio per necessità di cortesia. Ci sono molti argini di seconda categoria da inscrivere; ma per fare l'iscrizione occorre una legge; e per fare una legge occorre rendersi conto dell'onere che dovrebbe gravare sul bilancio dello Stato. Ora tutti intendono che, in queste strettezze del bilancio, io non posso precipitare la pre-

sentazione di un disegno di legge di questa natura.

Certo è però che io continuerò l'esame anche delle domande nuove che mi perverranno, con la massima imparzialità.

All'onorevole Danieli, il quale brevemente parlò, brevemente rispondo che prendo in considerazione speciale la sua raccomandazione.

All'onorevole Arnaboldi dirò che i progetti che pervengono al Ministero, qualche volta debbono essere rimandati indietro perchè sono malamente studiati, o perchè non si possono eseguire subito causa la mancanza di fondi.

Io esaminerò quelli che si riferiscono alla provincia di Pavia e curerò che, stante l'urgenza ed avendo i fondi occorrenti, siano equamente studiati ed eseguiti con la possibile sollecitudine.

All'onorevole Ferraris, il quale ha parlato degli argini del Piacentino e del grave danno che cagionerebbe a un vasto territorio una rotta, potrei rispondere le stesse cose che tre giorni or sono risposi all'onorevole Romanin-Jacur: cioè a dire che è necessario porre riparo anche a questo continuo elevarsi degli argini, cercando invece rimedi che siano atti ad infrenare i torrenti ed i confluenti dei grandi fiumi, come sono il Po e l'Adige.

Nondimeno per quanto concerne gli argini della provincia di Piacenza, io mi informerò dello stato delle cose, tanto più che conosco pur troppo quale ingente danno verrebbe da una rottura degli argini stessi.

Analoga risposta posso fare all'onorevole Calvi per quella parte della Lomellina che non da un solo ma da due fiumi è minacciata: il Po e il Ticino.

All'onorevole Giovagnoli infine posso rispondere che, come già mi sono occupato per concedere un'utile derivazione dall'Aniene, così studierò di garantire l'altra parte del fiume. (*Approvazioni*).

Giovagnoli. Ringrazio.

Presidente. Non essendovi proposte rimane approvato il capitolo 34.

Capitolo 35. Opere idrauliche di 2^a categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza, lire 100,000.

Capitolo 36. Opere idrauliche di 2^a categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (*Spese fisse*), lire 980,000.

Capitolo 37. Opere idrauliche di 2^a categoria - Fitti e canoni (*Spese fisse*), lire 167,000.

Capitolo 38. Opere idrauliche di 3^a categoria - Concorsi giusta l'articolo 97 della legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, lire 60,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Danieli.

Danieli. Mi era iscritto a parlare intorno a questo capitolo, per ricordare all'onorevole ministro, che, in tutte le discussioni del bilancio dei lavori pubblici, il Governo ha sempre promesso di studiare i provvedimenti necessari per la sistemazione dei torrenti; e per pregare l'onorevole ministro di occuparsi con amore e sollecitudine, di questo gravissimo argomento.

Ho letto però stamani il disegno di legge presentato al Senato, al quale l'onorevole ministro ha accennato nella tornata di sabato, e sono ben lieto di constatare che egli ha già soddisfatto il mio desiderio. Perciò, pur riservando il giudizio circa i singoli provvedimenti proposti, faccio voto che quel disegno di legge venga presto in discussione, poichè ogni ritardo sarebbe pericoloso. Io raccomando intanto all'onorevole ministro il torrente di Progno nella provincia di Verona, che ha già distrutto in lunghi tratti la strada, per cui i fabbricati, che si trovano sulla sponda del torrente, sono già corrosi dalla corrente.

Non aggiungo altro, perchè confido nell'opera sapiente e solerte dell'onorevole ministro. (*Bravo!*)

Genala, ministro dei lavori pubblici. Il disegno di legge è già allo stato di relazione, e confido che sarà presto discusso.

Presidente. Così rimane approvato il capitolo 38.

Capitolo 39. Opere idrauliche di 4^a categoria - Sussidi ai Comuni per opere di difesa degli abitati di città, villaggi e borgate, e ad altri corpi morali per opere poste a loro carico, giusta l'articolo 99 della legge 20 marzo 1865 n. 2248 allegato *F*, e 4^a quota di contributo al comune di Verona per i lavori dell'Adige secondo le disposizioni della legge 24 luglio 1887 n. 4805 (articolo 4), lire 600,000.

Capitolo 40. Servizio idrografico fluviale, lire 4,000.

Capitolo 41. Casuali pel servizio delle opere idrauliche fluviali, lire 330,000.

Capitolo 42. Spese per competenze al personale idraulico subalterno, dovute ai termini e per servizi normali indicati nel regolamento sulla custodia, difesa e guardia dei corsi d'acqua - Assegni, indennità di trasferte

e competenze diverse al personale straordinario - Sussidi e remunerazioni, lire 250,000.

Bonifiche. — Capitolo 43. Personale di custodia delle bonifiche (*Spese fisse*), lire 120,000.

Capitolo 44. Personale di custodia delle bonifiche (*Spese variabili*), lire 3,000.

Capitolo 45. Agro romano - Manutenzione delle opere di bonifica eseguite dallo Stato, lire 150,000.

Porti, spiagge, fari e fanali. — Capitolo 46. Manutenzione e riparazione dei porti, lire 1,300,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Zizzi.

Zizzi. Debbo raccomandare all'onorevole ministro l'aumento di questo capitolo, specialmente per la quota assegnata al porto di Amalfi.

Non trovandosi iscritto in bilancio il completamento di quel porto, devesi di necessità aumentare la manutenzione per conservare le opere già eseguite, e per non vederle distrutte come avvenne nel febbraio 1879.

Queste importanti ragioni, son certo saranno prese in esame dall'onorevole ministro, il quale vorrà provvedervi con le spese eventuali segnate in bilancio.

E trovandomi a parlare debbo aggiungere la preghiera che nel nuovo bilancio sia aumentata la spesa per la costruzione del pennello a complemento del porto di Amalfi, digià approvato e compreso nella legge 14 luglio 1889 al n. 12 della tabella.

E ricordo all'onorevole ministro l'importanza del completamento del detto porto, poichè altrimenti il lavoro già fatto non apporterebbe il vantaggio sperato dal commercio, e la manutenzione per conservare le opere eseguite, dovrebbero accrescere ogni anno a danno dell'erario.

Sono fidente nell'onorevole Genala che con tanta sapienza regge il Ministero dei lavori pubblici.

Monticelli. A proposito dei capitoli 46 e 48, il relatore ha espresso l'opinione che gli stanziamenti debbano essere portati in avvenire alla cifra veramente necessaria.

Io mi associo a quanto ha detto l'onorevole relatore, ed aggiungerò che vi sono alcuni porti dell'Adriatico i quali si trovano in condizioni veramente deprecabili: e ne citerò uno, che mi mette al coperto da qualsiasi accusa di far qui un fervorino elettorale; parlo del porto di Brindisi.

Il porto di Brindisi, risparmio di dire

quanta importanza avesse fino all'epoca romana; risparmio di dire che è lo scalo principale fra l'oriente e l'occidente; e che per l'approdo dei battelli della Compagnia delle Indie e per altri delle Compagnie italiane di navigazione, è uno dei principali d'Italia.

Or bene, il porto di Brindisi si trova in condizioni deprecabili; e mi duole di non veder qui il ministro della marina, il quale potrebbe confermare quello che io asserisco.

Io, per conseguenza, raccomando all'onorevole ministro che voglia mettere in bilancio qualche maggiore stanziamento per provvedere alla condizione di un porto che interessa tutto il commercio dell'Adriatico.

Non ho altro da dire. (*Approvazioni*).

Presidente. L'onorevole Socci, ha facoltà di parlare.

Socci. Due sole parole per una raccomandazione.

Il porto canale di Castiglione della Pescaia, per la immissione delle acque dei fiumi, si è interrato per modo che non possono più penetrarvi neanche i bastimentini che fanno il piccolo cabotaggio, e che hanno la minima pescagione di un metro e mezzo.

Gli inconvenienti che io lamento si potrebbero eliminare col prolungamento del molo e con la costruzione di una gettata; lavori, questi, che secondo il progetto già studiato, importerebbero una spesa di 350,000 lire. (*Oh! oh!*)

Capisco che a parlare di una spesa di lire 350,000 sorgerà un urlo generale di protesta; (*Si ride*) ma io raccomando al ministro di trovar modo di fare almeno qualche cosa col futuro bilancio. (*Approvazioni a sinistra*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Borruso.

Borruso. Ho chiesto di parlare intorno a questo capitolo per rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici una vivissima raccomandazione. Ma innanzi tutto mi si consenta una breve esposizione dei dati statistici in appoggio della raccomandazione medesima.

La marina di Castellammare del Golfo è dominata dai venti del Nord e costituisce l'unico sbocco per gli esuberanti prodotti agricoli delle ubertose terre che fanno corona al più grande golfo della Sicilia. In tempi remoti, quella marina fu detta l'emporio di Segesta; più tardi costituiva uno dei più grandi caricatoi di grani della Sicilia, ed oggi

è uno dei più grandi sbocchi di vino ch'è la produzione principale di quel vasto territorio il quale conta ben 16 Comuni con una popolazione di circa 200 mila abitanti.

Ora, malgrado le ristrettezze della riva d'approdo, malgrado che i bastimenti non siano difesi dagli impetuosi venti del settentrione, malgrado l'abbandono completo in cui è lasciata quella spiaggia, pur tuttavia la marina di Castellammare ha raggiunto un tale sviluppo che sarebbe una vera ingiustizia il ritardo di un provvedimento.

È doloroso, onorevole ministro, che in Italia i dati della statistica non influiscano grandemente sui criteri distributivi delle opere pubbliche. Ed infatti le statistiche, per il caso in esame, dicono che la marina di Castellammare classificata porto di terza classe nel 1888, per l'importanza del suo movimento, occupa il trentasettesimo posto fra tutti i porti del Regno, i quali credo siano 70. Dicono ancora che, nel 1891, il movimento di quella marina fu rappresentato da 1800 navi a vela ed a vapore, con una stazzatura di 135,000 tonnellate, con 11,000 uomini d'equipaggio e con un traffico di 40,000 tonnellate di merci, cifre queste che danno a Castellammare, nel dipartimento da cui dipende, il primo posto dopo Palermo, ed il trentasettesimo fra tutti i porti del Regno. Dicono infine che la marina di Castellammare conta 106 navi a vela le quali non hanno alcun rifugio, non hanno una semplice boa di ormeggio e sono esposte da un momento all'altro ad essere infrante sugli scogli.

Io rifuggo dal fare confronti che riescono sempre odiosi, nè deploro che in porti di minore importanza si spendano somme assai forti; soltanto mi lusingo che il Governo saprà riparare a così gravi inconvenienti.

Fino dal 1874 il municipio di Castellammare fece studiare il progetto di un porto dall'Ufficio del Genio civile. Allora quella marina figurava fra i porti di quarta classe; quindi nulla poteva chiedere al Governo, ad eccezione di qualche sussidio che non fu mai dato. Classificata fra i porti di terza classe, il suo commercio si elevò grandemente, ma il Governo non si è mai dato cura di studiarne i bisogni più urgenti e di prendere, entro i limiti del bilancio, i provvedimenti opportuni.

Sono state spese alcune centinaia di lire per lavori inconcludenti, non escluso il ten-

tativo della costruzione di un fanale che, non appena finito, fu portato via da una ondata.

Intanto, pel cresciuto movimento, l'insegnatura è quasi colma della zavorra che vi hanno depositato i legni in arrivo, e presenta gravi pericoli per l'approdo e l'ancoraggio; dimodochè i bastimenti sono obbligati di ancorare a due chilometri dalla spiaggia, contro una sponda a picco, sulla quale vanno ad infrangersi quando imperversa la bufera.

Io sono vivamente e penosamente impressionato dall'aver letto nel bilancio del 1893-94 stanziata l'enorme cifra di lire 850 per la manutenzione di quel porto, dove il commercio raggiunge il valore complessivo di oltre 50 milioni!

Onorevole ministro, nell'interesse del paese, la pregherei di voler sopprimere quell'enorme cifra, poichè lo spenderla, equivarrebbe a buttare una goccia d'acqua nel deserto.

La spesa del progetto che il municipio di Castellammare fece studiare, e che ho esumato dagli archivi del Ministero, ammonta a 1,700,000 lire, escluse le opere secondarie.

Di questa somma, per il disposto della legge 16 luglio 1886, solo quattro decimi andrebbero a carico del Governo e cioè 680,000 lire, le quali potrebbero anche dividersi in sei esercizi: dimodochè, presentando apposito disegno di legge per la costruzione di quel porto, il bilancio dello Stato verrebbe ad essere gravato soltanto di 110,000 lire all'anno per sei anni.

Io comprendo le ristrettezze del bilancio; comprendo altresì gl'impegni assunti da leggi anteriori; ma per tutelare la vita e le sostanze di quei cittadini, per tutelare un commercio così importante, non credo sia impossibile trovare una somma così esigua.

Giorni addietro, l'onorevole ministro degli affari esteri si compiaceva nell'affermare che, nel breve periodo trascorso dall'applicazione della clausola dei vini con l'Austria-Ungheria fino a quel giorno, si erano esportati in quell'impero circa 300,000 ettolitri di vino. Ora a me piace di far sapere che di quella quantità di vino, un terzo era partito dalla marina di Castellammare.

Io mi auguro che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale, con viva e sincera parola, ha promesso di studiare e di agevolare tutte quelle opere che si traducono in un vero ed effettivo vantaggio dell'economia

nazionale, vorrà accogliere benevolmente la mia preghiera, e farla oggetto di quello studio che merita per presentare quegli equi provvedimenti, che crederà siano del caso, nel futuro bilancio. (*Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cafiero.

Cafiero. Rivolgo una raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici a proposito del porto di Barletta, che è classificato di seconda classe per una legge dello Stato che nessuno più può discutere.

Coll'antica legge il porto di Barletta era di quarta classe: e l'onorevole Genala ricorderà che l'attuale importanza del porto va dovuta alla solerzia dell'Amministrazione locale.

Il municipio di Barletta spese circa quattro milioni per costruirsi un porto, e disgraziatamente volle che, quando aveva ultimata quell'opera importantissima, venne la legge del 1879 e regalò allo Stato quello che il Comune aveva costruito con grave dispendio e con cure gravissime.

Onorevole ministro, se lo Stato ha preso dal municipio un'opera che costò quattro milioni, ha oggi il dovere di assicurare al comune di Barletta ed ai Comuni vicini, o meglio a tutta una regione, la esplicazione delle operazioni commerciali dei vini, degli olii, dei grani e di altro che avviene nel porto di Barletta? Io spero di sì.

La questione non è leggera, ed io parlo più nell'interesse del bilancio dello Stato che nei fatti locali. Però mi pare che non ci sia alcuno accenno a veder risolto un fatto così importante, giacchè non trovasi iniziata nessuna di quelle opere di manutenzione o di escavazione, che pure sarebbero necessarie ed urgenti.

La spada di Damocle pende sul mio capo, e se i contraddittori della mia elezione politica avranno ragione, io forse non sarò ulteriormente alla Camera: ma prima voglio adempiere al dovere di sostenere interessi importanti del collegio che ho l'onore di rappresentare in questo momento, e del quale mi riconosco eletto.

Il fatto è questo: dal Municipio di Barletta furono costruite migliaia di metri di scogliera per l'ampliamento di quel porto; i blocchi venuti dalle cave erano carichi di terriccio; e col lavacro dei flutti depositarono il detrito nelle acque del bacino, che restò in parte interrato: occorre quindi una sollecita escavazione, poichè se oggi la spesa potrà

non essere grave, in tempo non molto lontano, saranno necessarie somme ingenti. Ma è possibile che il Comune debba avere spesi quattro milioni senza che lo Stato se ne interessi menomamente, nè voglia completare le opere, per le quali cessò la obbligatorietà per la costruzione da parte del Comune alla promulgazione della legge del 1879? Quindi, onorevole ministro, è indispensabile compiere quelle opere, perchè si tratta nientemeno che restò incompleto, ed esposto ai marosi, un antemurale pel valore di lire 400,000.

Tutto quello che non si farà adesso per le opere di costruzioni complementari, escavazione e manutenzione del porto di Barletta, bisognerà farla poi, e costerà in seguito molto di più allo Stato.

Ciò senza menzionare il grave danno che ne deriverà al commercio da una condizione assolutamente insostenibile. (*Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rava.

Rava. Per le ragioni eloquentemente esposte dagli onorevoli colleghi che mi hanno preceduto, raccomando anch'io all'onorevole ministro di rivolgere le sue cure al Porto-Corsini. Io so che ormai i grandi lavori ordinati del 1881 sono stati in gran parte compiuti, e con soddisfazione di tutti; e so che il Municipio, da parte sua, sta rimborsando regolarmente la sua quota parte di spesa. Vedo che nel bilancio attuale è iscritto ora un nuovo stanziamento di lire 28,000 per trasformare in isponda murata un tratto di logore palafitte: e di questo dò lode al Governo. Ma pel 1893-94 non veggo eguali promesse. Procuri dunque l'onorevole ministro dei lavori pubblici d'inscrivere nel bilancio futuro una eguale somma per completare il lavoro delle sponde murate; altrimenti la spesa cominciata resterebbe inutile; ed anche il Governo ne avrebbe danno. Ho finito. (*Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Risponderò a più colleghi ad una volta, con parole brevi ma chiare.

I bisogni dei porti, ordinarii ed anche straordinarii (giacchè molti colleghi sconfinandolo dal capitolo hanno invasa la parte straordinaria) sono ingenti: e il sistema di avere incominciato un po' di lavori per tutto, rende ora difficile continuare da per tutto le opere, nelle condizioni presenti della

finanza. Nondimeno, la Camera avrà notato come io abbia cercato di aumentare gli stanziamenti, in ispecie per le escavazioni: tanto che in questa parte delle opere idrauliche, il bilancio attuale segna l'aumento di un milione sul bilancio presentato dal precedente Ministero. Questo deve far tutti convinti che intenzione del Ministero è di adeguare, quanto più è possibile e quanto le condizioni della finanza lo permettono, gli stanziamenti del bilancio ai bisogni reali delle opere. E parmi inutile aggiungere che, con questa maggior somma che avrò disponibile, farò in modo di dar soddisfazione a parecchi dei bisogni accennati dagli onorevoli colleghi.

Io mi renderò conto, poi, specialmente di tutte le osservazioni fatte dall'onorevole Zizzi, quanto al porto di Amalfi, segnatamente per ciò che è spesa ordinaria, della quale in questo capitolo si tratta; dall'onorevole Monticelli pel porto di Brindisi; dall'onorevole Elia, quanto alla escavazione del porto di Ancona, in quella parte che fronteggia la banchina nuovamente costruita. Quanto all'onorevole Borruso, debbo fargli notare che le opere da lui raccomandate sono d'indole straordinaria e richiederebbero perciò una legge speciale che le autorizzasse. Presso a poco uguale risposta debbo fare all'onorevole Soggi e all'onorevole Rava.

La raccomandazione dell'onorevole Cafiero ha avuto, parmi, lo scopo precipuo di avvertire il Governo che nel porto di Barletta, le opere non sono state compiute lodevolmente: affermando egli che il modo come è stata fatta la gettata non è conforme alle buone regole d'arte.

Io gli prometto che indagherò se il fatto sia vero, e provvederò nel caso, acchè questo fatto non abbia più a riprodursi.

Sono brevi queste mie dichiarazioni; ma io proprio prego e scongiuro gli onorevoli colleghi di volersene contentare; almeno provvisoriamente; prontissimo sempre a rispondere a tutte le interrogazioni ed interpellanze che, prima della discussione del bilancio di assestamento o del bilancio 1893-94, vorranno rivolgermi. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Così resta approvato il capitolo 46.

Capitolo 47. Spese di personale addetto alla manutenzione e riparazione dei porti, lire 66,000.

Capitolo 48. Escavazione ordinaria dei porti, lire 2,600,000.

Capitolo 49. Spese di personale addetto all'escavazione ordinaria dei porti, lire 100,000.

Capitolo 50. Personale subalterno pel servizio dei porti (*Spese fisse*), lire 57,706. 30.

Capitolo 51. Personale subalterno per servizio dei porti (*Spese variabili*), lire 6,717.

Capitolo 52. Pigiononi pel servizio dei porti, lire 1,000.

Capitolo 53. Manutenzione e illuminazione dei fari e fanali, lire 650,000.

Capitolo 54. Personale addetto ai lavori di manutenzione ed illuminazione dei fari e fanali, lire 25,000.

Capitolo 55. Personale pel servizio dei fari (*Spese fisse*), lire 306,000.

Capitolo 56. Personale pel servizio dei fari (*Spese variabili*), lire 60,000.

Capitolo 57. Sussidi per opere ai porti di 4^a classe e per conservazione di spiagge (articoli 198 e 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*), lire 160,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Episcopo.

Episcopo. Credo mio dovere, a proposito di questo capitolo del bilancio, di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sulle condizioni del porto della città d'Otranto; la principale delle città salentine, nei tempi andati, che dà nome al territorio della Provincia; una piccola città, al giorno d'oggi, che aspetta la sua redenzione economica dalla bonifica dei terreni feracissimi, ma acquitrinosi, che la circondano, e dal commercio marittimo.

Il porto d'Otranto ha una storia molto lunga e non lieta.

Io non tedierò la Camera ricordandola nei suoi particolari, e nelle varie fasi che ha avuto; ma mi limiterò a pochi e fugaci cenni, che servano a rendere con precisione lo stato della questione e a far comprendere l'oggetto della mia raccomandazione.

La prima idea che ebbe il Governo italiano, e che prima di esso aveva avuto il Governo napoletano, circa il porto d'Otranto, fu quella di ridurlo in tale stato da poter servire alle navi di grande portata.

E ciò perchè si stimava che il porto d'Otranto, a causa della sua posizione topografica, dovesse essere l'anello di congiunzione fra l'Oriente e l'Occidente; e perchè, messo nell'imboccatura dell'Adriatico tra i due porti di Gallipoli e di Brindisi, distanti fra loro per

oltre cento miglia di mare, era, a buona ragione, ritenuto un ricovero sicuro per le navi che solcano l'Adriatico.

Ma la gravità della spesa, ammontante, secondo il progetto dell'ingegnere Mati, a 4 milioni e mezzo, fece indietreggiare da questi alti propositi ed ispirarsi a concetti più modesti, forse, ma indiscutibilmente più pratici.

Allora fu smessa l'idea di fare un grande porto in Otranto, e si rivolse il pensiero a fare in quella rada le opere necessarie per un sicuro ancoraggio, che servisse ai bisogni locali, ed a quelli della navigazione di cabotaggio.

E chi considera che lungo il litorale Adriatico, compreso fra i porti di Gallipoli e di Brindisi, per una lunghezza, come diceva, di oltre 100 miglia marine non vi è nessun ricovero sicuro nei frequenti fortunali dell'Adriatico ai velieri di cabotaggio, e che l'insenatura di Otranto, intermedia a quei due porti, si presta mirabilmente a questo scopo, troverà la costruzione di un porto di rifugio in Otranto non solo utile ma strettamente necessaria.

Messa su questo punto la questione, vediamo quanta è la spesa. Questa spesa, secondo il progetto fatto nel 1891, per ordine del Ministero, ammonta a 850,000 lire.

Sebbene questa somma sia tanto minore da quella di quattro milioni e mezzo del primo progetto, essa è pur sempre tale che le buone intenzioni della città di Otranto non basteranno a farvi fronte, e le sue legittime aspirazioni s'infrangeranno contro gli scogli delle difficoltà finanziarie, se i Comuni costituiti in consorzio con decreto prefettizio del 1887 non adempiranno agli obblighi loro imposti dalla legge del 16 luglio 1884, e se il Governo non sarà ugualmente sollecito per la parte d'onere che lo riguarda.

Ma, rimandando a tempo più opportuno questa questione, quel che invoco presentemente dal Governo è un concorso nella spesa per la costruzione d'un piccolo molo, che la città di Otranto, stretta dall'urgenza del bisogno, ha iniziato, aiutata da oblazioni private e da sussidi di enti locali.

Quindi io prego l'onorevole ministro Genala di volermi dire se può concedere un sussidio per codesti lavori che sono in corso, i quali possono stare da sè e non nuocciono alla integrale esecuzione dell'opera quale venne progettata.

Io non credo che l'onorevole Genala possa oppormi un rifiuto.

Non lo credo, perchè, se la Provincia e la Camera di commercio ed anche i privati concorrono nella spesa, non è giusto nè conveniente che lo Stato si ritragga indietro, massime se si considera che esso dovrà partecipare un giorno alla spesa dell'opera intera.

Non lo credo, perchè si tratta di una piccola somma, avuto riguardo alla poca entità dei lavori che dovranno per ora eseguirsi.

Non lo credo, infine, perchè qui troverebbe applicazione una massima lodevolissima, che l'onorevole Genala, l'altro ieri, enunciò tra le approvazioni generali della Camera, secondo la quale è dovere del Governo di incoraggiare con tutti i mezzi che sono a sua disposizione le iniziative locali.

E per prevenire una difficoltà che mi si potrà opporre, che, cioè, ci troviamo in presenza d'un bilancio per metà esaurito, io concluderò dicendo che se mai non fosse possibile all'onorevole Genala di accordare il sussidio sull'esercizio corrente, io mi terrò anche pago se vorrà iscriverlo nel bilancio del 1893-94.

Ridotta a questi modesti termini la mia domanda non può temere una ripulsa; anzi confido che l'onorevole Genala mi darà una risposta favorevole.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Io prenderò in benevola considerazione le domande che mi saranno fatte concretamente dal Comune.

Presidente. Così rimane approvato il capitolo 57.

Capitolo 58. Concorso dello Stato per opere straordinarie nei porti di 4^a classe della 2^a categoria (Articolo 23 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con Regio Decreto del 2 aprile 1885 n. 3095), lire 75,000.

Capitolo 59. Restauri alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti (*Spesa d'ordine*), lire 15,000.

De Felice-Giuffrida. Chiedo di parlare sul capitolo 60.

Presidente. Onorevole De Felice, è già iscritto l'onorevole Socci.

De Felice-Giuffrida. Allora parlerò dopo.

Presidente. L'onorevole Socci ha facoltà di parlare.

Voci. Rinunzia!

Socci. Non rinuncierò, perchè debbo dire due sole parole.

Richiamo l'attenzione del ministro circa la condizione che è fatta agli impiegati della ferrovia Parma-Spezia. Questi impiegati, come si sa, furono dal Governo ceduti alla Società Mediterranea, la quale li accolse pur facendo delle riserve, e furono sempre pagati sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Questi poveri funzionari sono ora stati licenziati. E questo licenziamento pare tanto più doloroso, inquantochè la Camera, il giorno 8 maggio 1891, approvò ad unanimità la mozione Brunicardi, la quale voleva raggiungere appunto lo scopo che non si licenziasse il personale straordinario addetto ai lavori di ferrovie.

Già altra volta l'onorevole Baccarini fece udire la sua autorevole voce a favore di questi impiegati: ed io, richiamando ora su di essi l'attenzione dell'onorevole ministro, spero che egli vorrà in qualche modo provvedere.

Presidente. L'onorevole De Felice ha facoltà di parlare.

De Felice-Giuffrida. Sarò brevissimo, volendo, la Camera, prendere subito le vacanze.

Io non ho che da presentare una mozione sottoscritta da circa settanta deputati, che siedono su tutti i banchi della Camera, relativa all'eterna questione del personale delle ferrovie italiane.

L'onorevole ministro sa che l'articolo 103 delle Convenzioni ferroviarie fa obbligo alle tre Società che hanno l'esercizio delle ferrovie italiane di presentare l'organico degli impiegati. Ora sono trascorsi molti anni, e l'organico non è stato ancora presentato.

La preghiera, quindi, che rivolgo all'onorevole ministro è ch'egli impegni la sua parola che gli organici saranno tosto fatti presentare.

È da un pezzo che tutti i ferrovieri d'Italia domandano questo, che è un loro diritto.

Vogliono sapere, ed hanno ragione, quali sono le norme che regolano le loro promozioni; quali le loro funzioni; quali i loro diritti alla pensione.

E ciò urge non soltanto nell'interesse degli impiegati, poverini, ma anche dei cittadini che pagano. Le Società ferroviarie, che non hanno presentato l'organico, ne approfittano, intanto, per adibire, nell'esercizio delle ferrovie, non impiegati regolari, ma bambini e bambine che sono chiamati a fare il servizio che dovrebbero fare gl'impiegati.

A questo proposito, mi permetta la Camera di citare qualche fatto.

Nella linea Catania-Santa Caterina sono state adibite in servizio le seguenti bambine: al casello 129, Angela Crocifissa, di anni 8; al casello 142, Pagano Giuseppe, di anni 7; al casello 155, Gavarra Agata, di anni 10; così in un altro casello una ragazza di anni 7, poi un'altra di anni 8, ed un'altra di anni 13. E così di seguito.

Onorevole ministro, non essendoci ancora presentato un organico, questo sconcio è possibile. E il bello è che queste bambine vengono a fare il lavoro difficile e delicato che dovrebbero fare gli impiegati in pianta stabile. È per ciò che io presento una mozione a nome, ripeto, di altri settanta deputati che l'hanno firmata insieme a me, augurandomi che l'onorevole ministro voglia occuparsene sul serio.

Presidente. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Quanto al personale della Parma-Spezia, di cui si discute, se ora appartenga al Governo od alla Società, dirò che la questione è stata sottoposta a un arbitrato, ma che io intendo però di risolverla prontamente, perchè, intanto che si discute 250 impiegati non sanno da chi dipendono, se debbono rimanere o debbano essere licenziati, se e da chi debbano essere pagati e quale equa indennità debbano avere in caso di licenziamento.

Io, ripeto, esaminerò prontamente la questione, e spero di poterla risolvere entro il mese di febbraio.

Quanto all'organico del personale ferroviario, inviterò nuovamente le Società a presentarlo, nel caso che non tutte avessero adempiuto a quest'obbligo.

Ma l'onorevole De Felice ha poi citato il caso che siansi adoperati nella Rete Sicula alcuni bambini pel servizio dei caselli e per segnalare il passaggio dei treni. Ora io non metto in dubbio il fatto; dubito molto, invece, che le Società abbiano considerati quei bambini come impiegati. Probabilmente la spiegazione del fatto è questa.

Il casellante è il primo a chiedere che la moglie sia autorizzata a sostituirlo; e questa è un'eccellente cosa, perchè la moglie può fare benissimo questo servizio, e i due guadagni del marito e della moglie cumulati insieme, non fanno che agevolare la vita al

casellante medesimo. Ora può darsi che al passaggio di un qualche treno, la mamma essendo assente o indisposta, abbia messo lì un bambino di otto anni a mostrare la banderuola.

Questa, ripeto, è la spiegazione che mi pare probabile del fatto accennato dall'onorevole De Felice. Ma se invece fosse l'opposto, se invece, cioè, le Società avessero considerato come impiegato, anche supplente, un bambino di otto anni, ciò non sarebbe regolare ed io non potrei certamente approvarlo.

L'onorevole De Felice ha parlato, se ho bene inteso, di una mozione firmata da settanta deputati. Ora, se con questo egli vuol solamente dire che alle sue osservazioni si uniscono altri settanta colleghi nostri, io intendo di estendere a questi la risposta che ho dato a lui. Ma debbo dichiarare che ove si trattasse di una mozione vera e propria, da mandarsi agli Uffici e da sottoporsi alla deliberazione della Camera, io non potrei in questa circostanza accettarla.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Felice.

De Felice-Giuffrida. Ringrazio l'onorevole ministro per la cortese risposta.

Mi preme però di fargli osservare che la sorveglianza che viene affidata a bambine di sette anni, o giù di lì, è un sistema adottato a scopo di economia dalla Società Sicula. L'hanno lamentato costantemente i giornali: e la deplorabile mancanza di sorveglianza è stata anche causa, credo, di un deragliamento avvenuto nella Galleria di Marianopoli.

Anzi sappia l'onorevole ministro perchè le bambine fanno quel servizio: adibite dalla Società Sicula, per la solita ragione delle deprecabili economie, sono pagate a pochi soldi al giorno, mentre i guardiani effettivi sono mandati a lavorare nella linea.

Dichiaro, dopo la benevola risposta del ministro, che non intendo mandare la mozione agli Uffici. Sia come un ordine del giorno presentato da 70 deputati ed accettato dall'onorevole ministro dei lavori pubblici. Del resto, fidando nella sua parola, mi dichiaro soddisfatto.

Presidente. Ella dunque prende atto delle dichiarazioni del ministro.

Capitolo 61. Indennità di trasferimento, di viaggio e di soggiorno al personale di

ruolo dell'Ispettorato ed ai membri del Consiglio delle tariffe (*Spese variabili*), lire 75,000.

Capitolo 62. Spese d'ufficio per l'Amministrazione centrale dell'Ispettorato generale e per gli uffici di circolo dipendenti, lire 25,000.

Capitolo 63. Quota a carico dello Stato nelle spese per competenze, locali, mobilio, personale ed altre, occorrenti per il Collegio arbitrale istituito a termini dell'articolo 17 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3^a (*Spesa obbligatoria*), lire 10,000.

Categoria quarta. *Partite di giro.* — Capitolo 64. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 384,518, 31.

TITOLO II. *Spesa straordinaria.* — Categoria prima. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 65. Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi (*Spese fisse*), lire 330.

Opere edilizie in Roma. — Capitolo 66. Concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del Regno - Leggi 14 maggio 1881, n. 209 e 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3^a (*Spesa ripartita*), lire 2,500,000.

Capitolo 66 bis. Anticipazione al comune di Roma sulle ultime annualità del concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del Regno stabilito dalle leggi 14 marzo 1881, n. 209, 20 luglio 1890, n. 6960 (articolo 10) e 28 giugno 1892, n. 299 (articolo 3), lire 2,500,000.

Capitolo 67. Prosecuzione della via dello Statuto e della via Cavour fino a piazza Venezia (articolo 2 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3^a), (*per memoria*).

Capitolo 68. Costruzione del ponte Umberto I e di altro ponte sul Tevere in Roma e dei relativi accessi (articolo 2 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3^a), (*per memoria*).

Capitolo 69. Costruzione del policlinico Umberto I in Roma (articolo 1 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3^a), lire 1,500,000.

Capitolo 70. Costruzione del nuovo palazzo di giustizia in Roma (articolo 2 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3^a ed articolo 7 della legge 28 giugno 1892, n. 299), lire 1,000,000.

Spesa per i lavori pubblici. — *Strade.* — Legge 30 dicembre 1888, n. 5875 (serie 3^a).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore della Commissione del bilancio.

Carmine, relatore. Desidero fare alla Camera una brevissima osservazione. Cominciando da questo capitolo, e per tutto il resto della

parte straordinaria del bilancio, gli stanziamenti sono determinati da leggi speciali, non soltanto per l'esercizio 1892-93, ma anche per il futuro esercizio 1893-94.

I colleghi, quindi, che avessero da presentare raccomandazioni, devono avvertire che le raccomandazioni stesse le potranno fare con non minore efficacia, anzi con maggiore efficacia, quando si discuterà lo stato di previsione dell'esercizio 1893-94. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Allora continuiamo nei capitoli.

Capitolo 71. Strada nazionale Nicosia-Santo Stefano di Camastra (Messina), *per memoria*.

Capitolo 72. Strada nazionale Randazzo-Milazzo (Messina), lire 13,750.

Capitolo 73. Costruzione di ponti attraverso i corsi d'acqua che intersecano la strada provinciale Messina-Catania (Messina), *per memoria* (Legge 30 marzo 1862, n. 517. Articolo 4).

Capitolo 74. Strada provinciale di 1^a serie da Corleto a Tricarico (Potenza), lire 45,600 (Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 6).

Capitolo 75. Strada provinciale di 2^a serie da Belvedere per Sant'Agata e Lungro alle Saline di Lungro (Cosenza), *per memoria* (Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 8).

Capitolo 76. Strada provinciale di 2^a serie dalla nazionale fra Cosenza e San Giovanni in Fiore per Longobucco a Rossano (Cosenza), lire 94,000 (Legge 27 giugno 1869, n. 5147, Strada n. 9).

Capitolo 77. Strada nazionale della valle d'Agri da Sapri, attraversando la nazionale delle Calabrie per Moliterno e Corleto, alla Marina di Montalbano (Potenza), lire 24,700 (Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 58).

Capitolo 78. Strada nazionale della Sila da Cosenza per San Giovanni in Fiore e Cutro a Cotrone (Catanzaro), lire 67,900 (Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 61).

Capitolo 79. Strada nazionale da Sapri all'Ionio (Potenza), lire 149,180 (Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 59).

Capitolo 80. Strada nazionale da Giulianova a Sparanise per Aquila (Teramo), lire 114,020 (Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 48).

Capitolo 81. Strada nella vallata del Sangro, da Castel di Sangro a Torino del Sangro (Campobasso), *per memoria* (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 1).

Capitolo 81 *bis*. Strada nella vallata del

Sangro da Castel di Sangro a Torino del Sangro (Chieti), lire 37,280 (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 1).

Capitolo 82. Strada per Bosco Martese, da Teramo a raggiungere la strada di 1^a serie Aquila-Ascoli (Teramo), lire 15,330 (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 2).

Capitolo 82 *bis*. Strada per Bosco Martese, da Teramo a raggiungere la strada di 1^a serie Aquila-Ascoli (Ascoli), lire 10,000 (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 2).

Capitolo 83. Traversata dell'Appennino fra Plati e Santa Cristina (Reggio Calabria), lire 1,280 (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 3).

Capitolo 83 *bis*. Strada da Mongiana per Fabrizia e Croceferrata a Grotteria (Reggio Calabria), lire 13,340 (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 5).

Capitolo 84. Strada da Nicastro alla Marina di Sant'Eufemia (Catanzaro), *per memoria* (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 6).

Capitolo 85. Strada da un punto della Nazionale n. 57 presso Soveria Mannelli alla nazionale n. 61 presso Santa Severina (Catanzaro), lire 166,920 (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 7).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Colosimo.

Colosimo. Domando un semplice schiarimento.

Desidero sapere dall'onorevole ministro se nella cifra stanziata in bilancio per questo capitolo, sia inclusa la spesa occorrente per appaltare e costruire il quinto tronco di questa strada stessa che va dal fiume Alli alla città di Taverna.

Il ministro sa meglio di me che questa strada da Soveria Mannelli a Santa Soverina è la più importante della Provincia di Catanzaro, perchè è quella che conduce dalla montagna al versante Jonio.

Ora, mentre è la strada più importante della Provincia, avviene questo sconcio: che il primo, il secondo, il terzo e il quarto tronco sono stati appaltati, costruiti e consegnati; il sesto tronco per Magisano è costruito; il settimo è messo in appalto; l'ottavo e il nono sono anche costruiti traversando Petronà e Marcedusa, il decimo e l'undicesimo sono in via di costruzione; solamente il quinto tronco, quello che attraversa la città di Taverna e che dovrebbe mettere in comunicazione la

montagna con la marina, è incompleto. Sorsero questioni coll'appaltatore il quale fu licenziato; e intanto non solo una parte di questa strada già costruita, per l'abbandono in cui fu lasciata, è andata perduta, ma il beneficio che dalla intera strada si attendeva non può ottenersi, essendo essa incompleta. Ho detto che l'importanza di questa strada consiste appunto nella comunicazione aperta fra la parte montuosa della Provincia e la marina. La strada infatti percorre tutto il controforte appenninico da Reventino al Neto.

Mancando il quinto tronco, la strada rimane spezzata, il beneficio perduto. Da Soveria, da Carlipoli, da Cicala, da Decollatura bisognerà girare per Catanzaro, non si avrà più la facilità di comunicazione desiderata e necessaria. Quelle cittadine che raccolgono il movimento commerciale di una grande zona di territorio vengono frustrate nei legittimi bisogni.

Ora io domando per questo all'onorevole ministro, se egli intenda fare appaltare subito questo quinto tronco così importante, e se nella cifra stanziata in bilancio sia anche compresa la somma che servirà per la costruzione di questo tronco.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Il criterio che ha mosso il Governo nel fare gli stanziamenti con la legge votata ieri dalla Camera è stato questo: innanzitutto portare a compimento i tronchi che sono già appaltati; quando di una strada parecchi tronchi sono già costruiti, ma c'è soluzione di continuità fra loro, tanto che dall'opera fatta non si trae alcun profitto, e l'opera stessa è lasciata in abbandono e deperisce o si perde, il Governo intende di appaltare quelle opere che sono necessarie per congiungere insieme le membra separate della strada. A questo criterio fu informata tutta la legge, e posso perciò dire che se il tronco a cui l'onorevole Colosimo si riferisce, si troverà in tali condizioni, esso verrà certamente compiuto.

Colosimo. La ringrazio.

Presidente. Capitolo 86. Strada da San Giovanni in Fiore a Cariati (Cosenza), lire 148,220. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 8).

Capitolo 87. Strada da Cuccaro a Sanza sulla nazionale di Val d'Agri (Salerno), lire 242,000. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 10).

Capitolo 87 bis. Strada dalla nazionale delle Puglie dopo Ariano nel sito detto Serralunga alla provinciale di Melfi (Avellino), lire 3,000. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 11).

Capitolo 88. Strada da Petrella per Palata alla ferrovia (Campobasso), lire 93,000. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 13).

Capitolo 89. Strada Isernia-Atina-Rocca-secca (Campobasso), lire 223,820. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 14).

Capitolo 90. Strada Isernia-Atina-Rocca-secca (Caserta), lire 60,000. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 14).

Capitolo 91. Strada lungo la Valle del Trigno, dalla foce a Trivento, e suo prolungamento all'incontro della nazionale della Ravindola presso Castellone per Forlì, Roccascura e Cerro (Campobasso), lire 326,000. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 15).

Capitolo 92. Strada lungo la Valle del Trigno, dalla foce a Trivento, e suo prolungamento all'incontro della nazionale della Ravindola presso Castellone per Forlì, Roccascura e Cerro (Chieti), *per memoria*. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 15).

Capitolo 93. Strada da Capestrano per Forca di Penne alla provinciale Chieti-Teramo (Teramo), lire 64,280. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 16).

Capitolo 94. Strada dalla Madonnuzza di Petralia, sulla nazionale Termini-Taormina, alla provinciale Messina-Montagne sotto Calascibetta (Caltanissetta), lire 87,020. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 19).

Capitolo 94 bis. Strada da Trapani per Castelvetro all'incontro della provinciale di Porto Empedocle presso Montallegro (Trapani) lire 34,220. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 20).

Capitolo 95. Strada da un punto della nazionale Appulo-Lucana sotto Albano, per Trivigno, alla provinciale di 1ª serie Brienza-Montemurro sotto Marsiconnovo (Potenza), lire 6,120. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 21).

Capitolo 96. Strada dalla traversa di Plati a Bagaladi (Reggio Calabria), lire 159,000. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 22).

Capitolo 97. Strada da Chiaravalle a Guardavalle (Catanzaro), lire 100,820. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 23).

Capitolo 98. Strada da Porto Santa Venere per Briatico fino a raggiungere la provin-

ciale di Tropea (Catanzaro), *per memoria*. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 25).

Capitolo 98 *bis*. Strada dai Coraci alla nazionale Silana attraversando presso Fontana di Piazza la provinciale Rogliano-Parenti (Cosenza), lire 4,460. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 27).

Capitolo 99. Strada da Mormanno per Pasidero a Scalea (Cosenza), lire 52,880. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 28).

Capitolo 100. Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita (Cosenza), lire 39,000. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 29).

Capitolo 101. Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita (Potenza) *per memoria*. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 29).

Capitolo 101 *bis*. Strada da Rocca d'Aspide per Bellosguardo a Sant'Angelo Fasanello (Salerno), lire 35,390. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 31).

Capitolo 102. Strada da Amalfi per Positano a Meta sulla linea da Castellammare a Sorrento (Salerno), *per memoria*. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 32).

Presidente. L'onorevole Zizzi ha facoltà di parlare.

Zizzi. Della strada da Meta ad Amalfi il progetto esiste da tempo completamente. Anzi anche il lavoro è quasi completo. Resta a farsi un solo tronco di tre chilometri. I fondi sono stanziati; ma è sorta questione fra l'appaltatore ed il Genio civile. Voglia il Governo appianare le cose e fare in modo che i lavori siano accelerati e presto compiuti.

Più breve di così non potevo parlare! (*Bravo!*)

Genala, ministro dei lavori pubblici. Le prometto che terrò conto di questa raccomandazione.

Di San Donato. E siccome la stessa preghiera voleva rivolgere io pure, così senza altro rinunzio a parlare.

Presidente. Capitolo 103. Strada da Sarno per Braccigliano a Forino (Salerno), lire 70,990 (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 33).

Capitolo 103 *bis*. Strada da Sarno per Braccigliano a Forino (Avellino), lire 43,710 (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 33).

Capitolo 104. Strada da Paternopoli per Montella verso Acerno, *per memoria*, (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 34).

Capitolo 104 *bis*. Strada della Baronìa che

partendo da Grottaminarda va ad incontrare la provinciale di Melfi (Avellino). lire 3,860 (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 35).

Capitolo 105. Strada da Foiano per Montefalcone, Ginestra, Castelfranco, alla stazione ferroviaria di Savignano Greci (Benevento), lire 50,000 (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 37).

Capitolo 106. Strada da Pietracatella a Campomarino (Campobasso), lire 100,000 (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 40).

Capitolo 107. Strada in prolungamento di quella del Trigno da Trivento a Campobasso per Torella e Castropignano, e sua diramazione da Torella alla comunale di Frosolone (Campobasso), lire 39,770 (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 41).

Capitolo 108. Strada da Guilmi alla stazione di Casalbordino (Chieti), *per memoria* (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 42).

Capitolo 109. Strada dal Vomano sotto Forcella a Penne per Bisenti e Bacucco e sua diramazione Bisenti-Elice-Marina (Teramo), lire 259,550 (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 45).

Capitolo 110. Strada da Opi per Forca d'Acero a San Donato (Aquila), *per memoria*. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 46).

Capitolo 111. Strada da Opi per Forca d'Acero a San Donato (Caserta), lire 92,000. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 46).

Capitolo 112. Strada dalla Marsicana presso Cerchio ad Alfedena (Aquila), *per memoria*. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 47).

Capitolo 113. Strada di Santa Lucia nel Cicolano per la valle del Salto a Rieti e diramazione da Santa Lucia per i prati di Castiglione, la Sella di Acquafredda-Tornimparte, Civita Tommaso e Preturo alla nazionale Aquila-Teramo (Aquila), lire 82,060. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 48).

Capitolo 114. Strada da Santa Lucia nel Cicolano per la valle del Salto a Rieti e diramazione da Santa Lucia per i prati di Castiglione, la Sella di Acquafredda-Tornimparte, Civita Tommaso e Preturo alla nazionale Aquila-Teramo (Perugia), *per memoria*. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 48).

Capitolo 115. Strada dalla Barca dei Monaci a Raddusa (Catania), lire 17,730. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 49).

Capitolo 116. Strada da Lercara a Chiusa per la Filaga (Palermo), *per memoria*. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 50).

Capitolo 116 *bis*. Strada da Francavilla a Lama dei Peligni per Semivicoli e Penne (Chieti), lire 58,550. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 52).

Capitolo 117. Strada da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo (Messina), lire 109,400. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 53).

Capitolo 118. Strada da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo (Catania), lire 12,510. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 53).

Capitolo 119. Strada da Sant'Agata all'incontro della nazionale Termini-Taormina, (Messina), *per memoria* (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 54).

Capitolo 120. Strada da Rotonda per Viganello alla nazionale del Sinni presso Favale (Potenza), lire 205,280. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 55).

Capitolo 121. Strada delle Radici, da Sassuolo alle Radici in Val di Secchia (Reggio Emilia), lire 132,700. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 57).

Capitolo 122. Strada dalla nazionale Pontebbana, presso i Piani di Portis, per Tolmezzo, Rigolato, Sappada a Santo Stefano Montecroce (Udine), lire 100,000. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 58).

Capitolo 123. Strada dalla nazionale Pontebbana, presso i Piani di Portis, per Tolmezzo, Rigolato, Sappada, a Santo Stefano, Montecroce (Belluno), *per memoria*. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 58).

Capitolo 124. Diramazione della strada nazionale n. 53 da Villa Santina per Ampezzo, Lorenzago ed Auronzo al Monte Mesurino (Belluno), lire 83,520. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 59).

Capitolo 124 *bis*. Rettificazione della strada nazionale d'Alemagna fra Fortagna e Longarone (Belluno), lire 2,800. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 2).

Capitolo 125. Rettificazione della strada nazionale da Bologna a Firenze detta delle Filigare nel tratto fra Predosa e Sabbioni (Bologna), lire 11,720. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 3).

Capitolo 125 *bis*. Trasporto della nazionale del Tonale alla traversata di Pontagna (Brescia), lire 40,000. (Legge 23 luglio 1881, numero 333. Elenco II, n. 6).

Capitolo 126. Ponte sul Flumendosa per la nazionale Orientale (Cagliari), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, numero 8).

Capitolo 126 *bis*. Sistemazione di frane lungo la strada nazionale Appulo-Sannitica (Campobasso) lire 11,360. (Legge 23 luglio 1881 n. 333. Elenco II, n. 10).

Capitolo 126 *ter*. Lavori di difesa alla strada nazionale Termini-Taormina contro le acque del torrente Pisciaro (Catania), lire 3600. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 13).

Capitolo 127. Opere di consolidamento nei tratti 3° e 4° della strada nazionale Termini-Taormina (Catania) (*per memoria*). Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 14.)

Capitolo 128. Deviazione della strada nazionale Angitola-Soverato tra i ponti Chiontillo ed Abate (Catanzaro) (*per memoria*) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 16).

Capitolo 129. Ponte sul Coscile disalveato. Strada nazionale n. 62 delle Calabrie (Cosenza), lire 15,370. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 18).

Capitolo 130. Ricostruzione del ponte in legno sul torrente Gesso, lungo la strada nazionale Cuneo-Ventimiglia presso Borgo San Dalmazzo (Cuneo), lire 15,590. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 19).

Capitolo 131. Rettificazione della strada nazionale Firenze-Ancona fra Ponte San Salvatore e Portone Pio (Macerata) (*per memoria*). (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 23).

Capitolo 132. Rettificazione della strada nazionale Spezia-Cremona fra il ponte Muraccio e la rampa d'accesso al ponte Capiro (Massa) (*per memoria*). (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco II, n. 24).

Capitolo 133. Ponte sul Burano lungo la strada nazionale Flaminia n. 44 (Pesaro) (*per memoria*). (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 27).

Capitolo 134. Rettificazioni e sistemazioni per le strade nazionali del Piccolo e Grande San Bernardo (Torino) (*per memoria*) (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco II, n. 33).

Capitolo 135. Allargamento del ponte della ferrovia sul Po presso Valenza per servizio di strada ordinaria (Alessandria), (*per memoria*). (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 6).

Capitolo 136. Strada appenninica, dalla nazionale del Tanaro alla nazionale della Trebbia (Tronco Casella-Bromia-Molini di

Montoggio) (Genova), (*per memoria*). (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 9).

Capitolo 136-*bis*. Strada da presso Badia Tedalda sulla provinciale Sestinese pel Marecchia a Mercantino di Talamello sulla provinciale Feltresca (Tronco da Sestino a Badia Tedalda) (Arezzo), lire 33,640. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 22).

Capitolo 137. Strada da Sarsina per la Valle del Savio a Bagno di Romagna, e da Bagno di Romagna a Pieve Santo Stefano (Tronco da Capo Trave a Pieve Santo Stefano) (Arezzo), lire 20,100. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 23).

Capitolo 138. Strada di Val d'Aso, dalla provinciale appenninica presso Comunanza alla stazione ferroviaria di Pedaso, con ponte sul fiume Aso (Tronco dal Fosso Inferno alla sponda destra del torrente Indaco) (Ascoli), lire 34,760. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 25).

Capitolo 139. Ponti sul Reno al passo del Gallo presso Malalbergo ed al passo di San Prospero presso Poggio Renatico. (Rampe di accesso e travata metallica per il ponte al passo di San Prospero presso Poggio Renatico) (Ferrara), (*per memoria*). (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 39).

Capitolo 140. Strada dal Burrone Contrasto a Terranova con diramazione sopra Butera (Caltanissetta), lire 17,350. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 58).

Capitolo 141. Ponte sull'Imera lungo la strada da Vigne Vanasco per Riesi, Sommatino e Delia (Caltanissetta). (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 59).

Capitolo 142. Strada da Mazzarino alla nazionale Piazza Terranova (Caltanissetta). (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 60).

Capitolo 143. Strada da Palma di Montechiaro per Licata a Terranova (Tronco dal burrone Portella a Licata) (Girgenti), lire 8,350. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 66).

Capitolo 143 *bis*. Strada da Agnone a Castel di Sangro (Tronchi da Capracotta alla contrada Civitella e da San Pietro Avelana alla provinciale Sangrina) (Campobasso), lire 17,640. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 70).

Capitolo 144. Strada dalla provinciale Garibaldi al Piano di Salcito pei pressi di Lucito, Castel Bottaccio e Lupara a Larino, e

per Ururi al confine della Capitanata verso Serracapriola con le diramazioni per Montagano, per Guardialfiera, Casacalenda e Colletorto alla Capitanata. (Ponti sul Biferno detti Biscione e Gravellina e tronchi Castelbottaccio-Lupara; Ponte Liscione-Larino, nazionale Sannitica, provinciale (già nazionale) Sannitica-Ururi (1° tratto); Mantagano-Vallocchia Natiello; Vallocchia Natiello-Ponticello n. 7 della già comunale di Limosano; Guardialfiera-Casacalenda e Colletorto provinciale di Cerrosecco) (Campobasso), lire 400,000. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 73).

Capitolo 145. Strada dal Ponte sul Trigno fra Tuffillo e Montemitro per la Buffaloria di San Felice Slavo, Acquaviva, Larino, Montorio, Montelongo per Rotello e Serracapriola, per accedere alla stazione ferroviaria di Chieti. (Tronco da Montorio a Montelongo) (Campobasso), lire 54,000. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 78).

Capitolo 146. Strada dalla provinciale di Cerrosecco in Bonefro per Santa Croce di Magliano alla Capitanata. (Tronco da Bonefro a Santa Croce di Magliano) (Campobasso), lire 9,050. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 79).

Capitolo 146 *bis*. Completamento della strada di comunicazione diretta fra i circondari di Frosinone e Gaeta pei tenimenti di Vallecorsa e Lenola. (Tronco dalla provinciale di Fondi alla Sella Quercia del Monaco confine di Roma) (Caserta), lire 73,000. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 81).

Capitolo 147. Completamento della strada di comunicazione diretta tra i circondari di Frosinone e Gaeta pei tenimenti di Vallecorsa e Lenola (Tronchi dall'Osteria di Castro al confine con Caserta) (Roma), lire 10,950. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 81).

Capitolo 148. Strada dalla stazione di San Valentino alla provinciale di serie fra Casale in Contrada e Pretoro (Tronco dalla Pescara Popoli allo Stabilimento di Lettomanoppello) (Chieti), (*per memoria*). (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 99).

Capitolo 149. Strada da Cosenza per Aprigliano ed Acqua del Prete alla provinciale Coraci e nazionale Silana presso Acqua del Corvo, con diramazione da Aprigliano a Pian del Lago (Tronco da Aprigliano al fiume Craticello) (Cosenza), (*per memoria*). (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 111).

Capitolo 150. Strada da Coraci sulla na-

zionale per Scigliano, pressi di Altilia, Malito, Grimaldi, Aiello e Serra d'Aiello alla ferrovia Eboli-Reggio (Cosenza), *per memoria*. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 114).

Presidente. Intorno a questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Colosimo.

Colosimo. Rinunzio, onorevole presidente, a parlare.

Però, siccome avevo presentato un ordine del giorno, dichiaro che lo ripresenterò in tempo più opportuno. E poichè la costruzione di questa strada è urgente, ed è atto di giustizia il compierla, io presenterò un'interpellanza per sapere quali siano in proposito gli intendimenti del Governo.

Presidente. Resta quindi approvato il capitolo 150.

Capitolo 151. Strada dalla stazione ferroviaria Rende-San Fili, passando per San Pietro e Castiglione, alla nazionale Silana (Tronco dal fiume Crati a Rende-San Fili) (Cosenza), (*per memoria*). (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 115).

Capitolo 151 *bis*. Strada dalla provinciale Rotonda-Valsinni nei pressi di Oriolo alla stazione di Amendolara (Ponte sul Sarmento e tratti d'accesso) (Potenza), (*per memoria*) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 117).

Capitolo 152. Strada litoranea Tirrena da Sapri al confine di Catanzaro. (Tronchi Capo Bonifati a Cetraro; da Paola a San Lucido; dal fiume Fabiano alla Marina di Longobardi; e traversa di Amantea) (Cosenza), lire 116,760. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 118).

Capitolo 153. Ponte sul Po lungo la provinciale Cremona-Piacenza e relative opere di difesa (Cremona), (*per memoria*). (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 121).

Capitolo 154. Ponti sul Magra e sul Vara per le comunicazioni interprovinciali di Genova con Massa e coll'Emilia. (Ponte sul Vara) (Genova), (*per memoria*). (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 142).

Capitolo 155. Ponti sul Magra e sul Vara per le comunicazioni interprovinciali di Genova con Massa e coll'Emilia (Ponte sul Magra) (Massa), lire 120,000. (Legge 29 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 142).

Capitolo 156. Strada dalla stazione di Cammarata a Santo Stefano Quisquina (Tronco da San Giovanni in Gemini a Santo Stefano Qui-

squina) (Girgenti), (*per memoria*). Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 147).

Capitolo 157. Strada da Ribera sulla provinciale di serie Porto Empedocle-Castelvetrano alla provinciale di Chiusa Sclafani oltre il torrente San Carlo (Tronco dalla intercomunale Lucca-Villafranca a Calamonaci, e ponte interprovinciale sul torrente San Carlo) (Girgenti), (*per memoria*). (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 151).

Capitolo 157 *bis*. Completamento della strada dalla Marina di Marciana a quella di Portoferraio, Porto Longone e Rio Marina (Livorno), lire 40,000. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 155).

Capitolo 158. Strada da Giardini per Francavilla alla nazionale Randazzo-Milazzo (Tronco della Scala di Gaggi al torrente Favara) (Messina), lire 46,390. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 163).

Capitolo 159. Strada da Castroreale per Mandanici alla Marina di Santa Teresa di Riva (Tronco Mandanici-Roccalumera) (Messina), lire 81,240. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 164).

Capitolo 160. Strada da Sant'Agata di Militello nei pressi di Alcara li Fusi, Longi, Galati, Ucria e Raccuia alla provinciale Patti-Randazzo (Tronchi da Sant'Agata di Militello a Militello Rosmarino e da Ucria a Fondachello) (Messina), lire 140,000. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 165).

Capitolo 161. Completamento della provinciale Patti-Randazzo, con diramazione alla provinciale Messina-Marine nei comuni di Montalbano, Basicò e Furnari (Tronchi da Montalbano d'Elicona a Sella Sant'Elia) (Messina), *per memoria*. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 166).

Capitolo 162. Strada da Castellammare per Gragnano Piemonte ed Agerola all'incontro della provinciale Amalfi-Positano-Meta (Tronco da Resicco al Traforo e rivestimento della galleria di Agerola) (Napoli), lire 3,840. (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 172).

Capitolo 163. Ponte sulla Dora Baltea presso Volorengo (Novara), *per memoria*. (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 186).

Capitolo 163 *bis*. Ponte sul Taro sulla provinciale Parma-Cremona (Parma), lire 10,840. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 186).

Capitolo 164. Strada dalla nazionale di

Rieti per Labro e Morro al confine provinciale verso Leonessa (Perugia), lire 3,070. (Legge 23 luglio 1881, n. 833, Elenco III, n. 193).

Capitolo 165. Strada dall'Orviniense per Poggio Mojano e pei pressi di Percile e Roccagiovine alla Sublacense presso Vicovaro. (Tronchi dalla provinciale Valeria Sublacense al confine di Perugia) (Roma), lire 54,970. (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 203).

Capitolo 165 bis. Strada Orte Amelia e ponte sul Tevere (Tronco da Amelia al confine con Roma) (Perugia), lire 40,000. (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 204).

Capitolo 166. Strada dalla nazionale dell'Agri per Stigliano alla provinciale Potenza-Spinazzola per Montepeloso con ponte sul Basento. (Tronchi dalla nazionale dell'Agri alla traversa di Accettura; dalla Sella Petto di Triglio alla comunale di Garaguso; dal passaggio a livello presso la stazione di Grassano alla nazionale Appulo-Lucana, e ponte sul Basento) (Potenza), lire 232,000. (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 209).

Capitolo 167. Prolungamento della strada Montemurro-Brienza, da presso Brienza per Sant'Angelo le Fratte alla stazione di Romagnano (Tronco dalla Sella Omomorto alla Fontana di Vietri) (Potenza), lire 5,900. (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 212).

Capitolo 168. Strada da Moliterno alla nazionale del Sinni fra Latronico e Lauria. (Tronco dalla Piazza di Moliterno al fiume Maglie) (Potenza), lire 53,430. (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 213).

Capitolo 169. Prolungamento della strada Brienza-Montemurro fino all'incontro della Potenza Sant'Arcangelo verso Armento. (Tronchi dalla provinciale Potenza-Sant'Arcangelo alla Sella-Pascarelli) (Potenza), *per memoria*. (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 214).

Capitolo 170. Strada da un punto dell'Appulo-Lucana fra Grottole e Miglionico, con ponte sul Basento alla stazione di Ferrandina. (Tronchi da presso Miglionico alla comunale obbligatoria di Ferrandina e ponte sul Basento) (Potenza), lire 110,000. (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 215).

Capitolo 171. Strada dalla nazionale delle Calabrie verso Padula alla Brienza Montemurro. (Tronco dall'abitato di Tramutola al

Vallone Abete) (Potenza), lire 9,700. (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 216).

Capitolo 172. Strada dalla nazionale delle Calabrie verso Padula alla Brienza-Montemurro. (Tronchi dal Vallone Abete alla nazionale delle Calabrie) (Salerno), lire 17,240. (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 216).

Capitolo 173. Strada da Laurito sulla provinciale di serie Cuccaro-Sanza per Castel Ruggiero a Torre Orsaia ed alla provinciale di serie Caselle in Pittari-Scario. (Tronco dal Faraone a Torre Orsaia) (Salerno), lire 20,000. (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 225).

Capitolo 174. Linea litoranea fra la Marina di Castellabate e quella di Casalicchio (Salerno), lire 137,330. (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 226).

Capitolo 174 bis. Strada da Cuneo a Prazzo (Cunco), lire 85,000. (Legge 9 luglio 1883, n. 1506, Strada n. 29).

Capitolo 175. Sussidio dello Stato per le strade di 3ª serie in dipendenza delle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521, *per memoria*.

Capitolo 176. Concorso dello Stato per le strade di cui nell'elenco III della legge 23 luglio 1881, n. 333, che si costruiscono dalle Provincie direttamente, lire 1,500,000.

Capitolo 177. Casuali per lavori stradali di cui nelle leggi 30 marzo 1862, n. 517; 27 luglio 1862, n. 729; 27 giugno 1869, numero 5147; 30 maggio 1875, n. 2521; 23 luglio 1881, n. 333, elenco II; e 9 luglio 1883, numero 1506, lire 1,000,000.

Capitolo 178. Casuali per lavori stradali di cui nella legge 23 luglio 1881, n. 333, elenco III, lire 492,800.

Capitolo 179. Assegni fissi mensili al personale del Genio civile addetto ai lavori stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888, *per memoria*.

Capitolo 180. Indennità di trasferte al personale del Genio civile addetto ai lavori stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888, lire 181,570.

Capitolo 181. Assegni mensili al personale straordinario addetto ai lavori stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888, lire 391,870.

Capitolo 182. Indennità di trasferte e competenze diverse variabili al personale straordinario addetto ai lavori stradali di-

pendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888, lire 10,460.

Capitolo 183. Spese di stampa ed eventuali per le relazioni sui servizi stradali, lire 2,000.

Capitolo 184. Sussidi ai Comuni per la costruzione di strade comunali obbligatorie (Leggi 30 agosto 1868, n. 4136, e 12 giugno 1892, n. 267), lire 1,317,680.

Capitolo 185. Anticipazioni ai prefetti per lo studio dei progetti delle strade comunali obbligatorie, lire 90,000.

Capitolo 186. Compilazione della carta stradale delle strade comunali obbligatorie del Regno, lire 1,000.

Capitolo 187. Indennità di trasferte e competenze diverse variabili al personale straordinario addetto al servizio delle strade comunali obbligatorie, lire 1,000.

Capitolo 188. Spese di stampa ed eventuali per il servizio delle strade comunali obbligatorie, lire 1,500.

Capitolo 189. Indennità di trasferte al personale del Genio civile addetto alla costruzione delle strade comunali obbligatorie, lire 2,000.

Capitolo 190. Retribuzione mensile al personale straordinario addetto alla costruzione delle strade comunali obbligatorie, lire 86,820.

Acque. — Nuovi lavori idraulici nei corsi d'acqua di 1^a e 2^a categoria (Legge 23 luglio 1881, n. 333, serie 3^a) - Sistemazione dei principali fiumi veneti (Legge 24 luglio 1887, n. 4805) e sistemazione del fiume Tevere (Leggi 15 aprile 1886, n. 3791 e 2 luglio 1890, n. 6936). (Spese ripartite).

Capitolo 191. Lavori straordinari nei corsi d'acqua di 1^a e 2^a categoria indicati al n. 21 della tabella C unita alla legge del 23 luglio 1881, n. 333, lire 650,000.

Capitolo 192. Personale addetto ai nuovi lavori idraulici nei corsi d'acqua di 1^a e 2^a categoria, dipendenti dalla legge 23 luglio 1881, n. 333 - Indennità fisse mensili, di trasferte al personale del Genio civile; assegni, indennità di trasferte e competenze diverse al personale di sorveglianza e straordinario, lire 50,000.

Capitolo 193. Sistemazione dei principali fiumi veneti riconosciuta necessaria dopo i disastri causati dalle piene del 1882 (Legge 24 luglio 1887, n. 4805) (*Spesa ripartita*), lire 2,950,000.

Capitolo 194. Personale addetto ai lavori

per la sistemazione dei principali fiumi veneti dipendenti dalla legge 24 luglio 1887, numero 4805 - Indennità fisse mensili e di trasferte al personale del Genio civile; indennità di trasferte e competenze diverse al personale di sorveglianza e straordinario, 50,000 lire.

Capitolo 195. Quota a carico dello Stato della spesa per i lavori di sistemazione del Tevere (Leggi 15 aprile 1886, n. 3791 e 2 luglio 1890, numero 6936) (*Spesa ripartita*), lire 2,412,500.

Capitolo 196. Personale addetto ai lavori di sistemazione del Tevere dipendenti dalle leggi 15 aprile 1886, numero 3791 e 2 luglio 1890, numero 6936 - Assegni e competenze diverse al personale ordinario e straordinario del Genio civile, lire 160,000.

Spese comuni ad acque e strade. — Capitolo 197. Concorsi e sussidi ad opere stradali ed idrauliche provinciali, comunali e consortili distrutte o danneggiate dalle piene dell'autunno 1889 (Legge 20 luglio 1890, numero 7018) (*Spesa ripartita*), lire 100,000.

Bonifiche — Bonificazioni dipendenti da antichi editti. — Capitolo 198. Lago di Bientina, lire 70,000.

Capitolo 199. Stagni di Vada e Collemezzano, lire 4,750.

Capitolo 200. Maremme toscane, lire 1,000.

Capitolo 201. Bacino inferiore del Volturno e Bagnoli, lire 550,000.

Capitolo 202. Paludi di Napoli, Volla e contorni, lire 35,000.

Capitolo 203. Torrenti di Somma e Vesuvio, lire 90,000.

Capitolo 204. Torrente di Nola, lire 90,000.

Capitolo 205. Regi Lagni, lire 110,000.

Capitolo 206. Bacino Nocerino, lire 47,000.

Capitolo 207. Agro Sarnese, lire 90,000.

Capitolo 208. Bacino del Sele, lire 95,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Agnetti.

Agnetti. Avevo da tempo rivolta all'onorevole ministro dei lavori pubblici una interpellanza sopra il bacino del Sele.

Ora, siccome l'argomento in essa accennato troverà qui sede e luogo opportuni, mi limiterò a brevi osservazioni.

Onorevole ministro, il bacino del Sele si è bonificato con danari dei contribuenti: non ebbe sussidi dal Governo, non ha goduto l'applicazione della legge del 15 maggio 1885, per la quale i Consigli comunali e provin-

ciali dovevano solo intervenire al bonifica-mento di quel bacino; invece fu fatto tutto a nostre spese. E tengo a farlo sapere perchè non venga ad apparire che io domando sussidi, che non sono mai stati dati; e le somme che sono state versate sono assai più di quel che si sia speso. (*Rumori*).

Onorevole ministro, la terza sezione del bacino del Sele è l'unica, che non sia stata bonificata, ed un milione è stato versato dai contribuenti per tassa bonifiche, mentre non si sono spese che poche centinaia di migliaia di lire pel bonificamento.

Nel 1883 l'onorevole Baccarini stabiliva che la terza sezione del Sele dovevasi bonificare in due anni. Siamo al 1893 e non è stata bonificata. La legge del 1885 sulle competenze di bonifica non distingueva le categorie delle opere, ma per ragioni finanziarie ora ne hanno fatte due categorie. Hanno bonificato una porzione di quella immensa palude, tutto quel grande tratto lungo il fiume chiamato Fiumicello, che percorre la lunga zona fino al mare con un corso irregolare, aumentando la massa delle acque di questa palude. Erano stati iniziati i lavori e furono sospesi... (*Basta! -- Rumori*).

Mi perdoni la Camera, due sole parole ancora e poi ho finito.

La mia preghiera è perchè siano sollecitati gli studi di quella parte, che non è bonificata; e siccome i fondi ci sono, fondi dati da noi ed il Governo non vi ha mai concorso, prego di sollecitare questi studi e di porre mano all'opera.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Come ha detto l'onorevole Agnetti questa bonifica si compone di tre parti, per due parti è già compiuta, per la terza prosegue.

È dal 1885 che si è incominciata a fare la colmata; nel 1890 è stato fatto un contratto d'appalto coll'Impresa Rizzo Giuseppe per la durata di cinque anni e colla spesa di lire 51,390 annue. Ora il colmamento prosegue. L'onorevole Agnetti si lagna che questo va molto a rilento; ma siccome sono bonifiche che si fanno per colmate, è naturale che non si possano improvvisare le torbide dei fiumi, quando essi non ne danno.

Nondimeno, dopo che l'onorevole Agnetti fece la presentazione della sua interpellanza, io mi occupai della cosa, e ho avuto notizia,

che occorreranno ancora le torbide di cinque anni, prima di avere la colmata completa anche di questa terza sezione.

Del resto io ho già dichiarato che per tutte le bonifiche stabilite dagli antichi editti ho già cominciato alcune indagini per vedere in quali condizioni siano e quali modificazioni possa convenire di fare alla legge.

Frattanto ordinerò la prosecuzione degli studi necessari per compiere le invocate bonificazioni.

Agnetti. Chiedo di parlare.

Presidente. Ma non può parlare una seconda volta.

Agnetti. Ma non è di questo che io ho parlato; dei 5 anni che c'è bisogno ancora per la colmata, io non ne ho parlato.

Voci. Basta! basta! (*Rumori*).

Presidente. Rimane approvato il capitolo 208.

Capitolo 209. Vallo di Diano, lire 140,000.

Capitolo 210. Piana di Fondi a Monte San Biagio, lire 71,000.

Capitolo 211. Lago Salpi, lire 68,150.

Capitolo 212. Salina e Salinella di San Giorgio sotto Taranto, lire 14,700.

Capitolo 213. Lago di Bivona, lire 2,850.

Capitolo 214. Agro Brindisino, lire 5,200.

Capitolo 215. Bonificazioni Pontine - Concorso dello Stato al quarto della spesa, lire 47,500.

Capitolo 216. Bonificamento delle valli grandi veronesi ed ostigliesi - Concorso dello Stato al decimo della spesa, lire 500.

Nuovi lavori di bonificazioni - Leggi 23 luglio 1881, n. 333, e 30 dicembre 1888, n. 5879 (Spese ripartite).

Capitolo 217. Maremme Toscane, lire 100,000.

Capitolo 218. Bientina, lire 85,750.

Capitolo 219. Burana, lire 1,000,000.

Capitolo 220. Agro Romano, *per memoria*.

L'onorevole Ostini ha facoltà di parlare. (*Rumori*).

Facciano silenzio!

Ostini. Sarò brevissimo.

Rivolgo una calda preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici pel completamento delle opere pel bonificamento idraulico dell'Agro romano. Per completarle so che è necessario un nuovo stanziamento di fondi ed io spero che l'onorevole ministro vorrà a suo tempo presentare un apposito disegno di legge.

Non parlo delle opere a carico dei privati, parlo delle opere a carico dei Consorzi. Dei

ConSORZI idraulici una parte ha cominciato i lavori, un'altra parte li ha compiuti.

L'importanza igienica di questi lavori può la Camera facilmente comprenderla; io quindi rivolgo una raccomandazione al ministro, affinché curi il completamento di questi lavori.

Presidente. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Il Ministero ha dichiarato in occasione dell'altra legge che per il compimento della bonifica idraulica dell'Agro romano, stando ai progetti occorrono circa tre milioni, e che, a suo tempo presenterà alla Camera il necessario disegno di legge.

Presidente. Rimane così approvato il capitolo 220.

Capitolo 221. Orbetello, lire 100,000.

Capitolo 222. Macchia della Tavola - Valle del Crati, lire 100,000.

Capitolo 223. Paludi Lisimelie, lire 220,000.

Capitolo 224. Paludi di Mondello, lire 50,000.

Capitolo 225. Paludi di Policastro, lire 20,000.

Capitolo 226. Marina di Catanzaro, lire 50,000.

Capitolo 227. Lago di Acquafondata, *per memoria*.

Capitolo 228. Agro Telesino, *per memoria*.

Capitolo 229. Valle di Cervaro e Candelaro, lire 100,000.

Capitolo 230. Sussidi e concorsi per bonifiche, giusta il n. 15 della tabella D annessa alla legge 23 luglio 1881, n. 333, lire 264,250.

Nuove bonifiche - Leggi 25 giugno 1882, numero 869 e 4 luglio 1886, n. 3962. — Capitolo 231. Nuove bonifiche a senso della legge 25 giugno 1882, n. 869 (Serie 3^a), *per memoria*.

Onorevole Lucifero, ha facoltà di parlare.

Lucifero. Rinunzio. (*Benissimo! Bravissimo!*)

Presidente. Capitolo 232. Nuove bonifiche a senso della legge 4 luglio 1886, n. 3962 (Serie 3^a) (*per memoria*).

Capitolo 233. Studi relativi a bonifiche nuove a senso delle leggi 25 giugno 1882, n. 869 e 4 luglio 1886, n. 3962 (Serie 3^a), lire 20,000.

Spese generali per le bonifiche ed opere idrauliche di 3^a e 4^a categoria. — Capitolo 234. Spese per eventuali sussidi a minori opere di difesa e bonifiche e provvedimenti relativi al buon regime dei fiumi e torrenti, lire 30,000.

Capitolo 235. Personale del genio civile e

personale straordinario - Indennità fisse e di trasferta e retribuzioni, lire 332,000.

Porti, spiagge, fari e fanali — Nuovi lavori portuali autorizzati con la legge 23 luglio 1881, n. 333, serie 3^a; porto di Genova, giusta le leggi 9 luglio 1876, n. 3230, serie 2^a, e 3 luglio 1884, n. 2519, serie 3^a, e porto di Lido, giusta la legge 1^o agosto 1887, n. 4838, serie 3^a (Spese ripartite):

Porti di 1^a classe. — Capitolo 236. Porto di Ancona - Lavori straordinari per la sistemazione del porto, (*per memoria*).

Capitolo 237. Porto di Genova - Ampliamento e sistemazione del porto, lire 500,000.

Capitolo 238. Porto di Venezia - Sistemazione del porto di Lido, lire 635,000.

Capitolo 238-bis. Porto di Livorno - Costruzione di una diga alla Vegliaia, lire 300,000.

Fari ed altre opere portuali. Capitolo 239. Altre opere portuali, scavi eccezionali e costruzione di nuovi fari e segnali, lire 300,000.

Costruzione di nuove opere marittime e lacuali autorizzate con la legge 14 luglio 1889, n. 6280 (serie 3^a) (Spese ripartite).

Onorevole Squitti, ha facoltà di parlare.

Squitti. Con la legge del 1889 sono stati stanziati 64 milioni da ripartirsi in 12 esercizi; con la legge, votata l'altro giorno, sulle opere idrauliche, i 64 milioni sono stati ridotti a 63 milioni da ripartirsi in 15 esercizi.

Ora nè nell'esercizio 1890-91 nè in quello 1891-92, nè in questo 1892-93 si trova stanziata una somma per il porto di Santavenere. L'onorevole ministro disse l'altro giorno che avrebbe provveduto ai lavori di quel porto. Vorrei sapere quali sono questi lavori perchè il lavoro accennato non potrebbe essere altro che il prolungamento del molo di ponente.

Attendo su questo argomento una dichiarazione esplicita dall'onorevole ministro, ben diversa da quella data ad una mia recente interrogazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Io ho già fatta l'altro giorno la dichiarazione che ora mi si chiede.

Vero è che l'onorevole Squitti non si è dichiarato soddisfatto: ma se egli non ha fede nella parola del ministro, è inutile che il ministro ripeta a lui oggi quelle dichiarazioni che non ha voluto l'altro giorno accettare. (*Benissimo!*) Solamente per un riguardo

alla Camera dirò che bisogna rifare il progetto per il prolungamento del molo di Santa Venere in guisa da aver la sicurezza di non sbagliare. In secondo luogo, come ho detto, stimo provvedimento opportuno il collocare delle boe per permettere ai legni di ormeggiarsi con maggior sicurezza, e per questo e per qualche lavoro necessario di riparazione, sono autorizzati i fondi dalla legge e dal bilancio.

Colgo anzi l'occasione per dichiarare che respingerò qualunque progetto grandioso, che sia fatto piuttosto per contentare la vanità del luogo che per rendere servizi davvero utili, e mi limiterò ad approvare le opere necessarie. A questa categoria appartengono le boe e la restaurazione di alcune opere nel porto raccomandate dall'onorevole Squitti che, per la trascuranza passata, sono andate quasi in rovina.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Martino.

De Martino. Nello stato di previsione del 1892-93 non trovo nessuna somma iscritta per i bacini di carenaggio di Napoli e non ne trovo iscritte nemmeno per il bilancio 1893-94. Io richiamo l'attenzione del ministro su questo fatto, il quale sarebbe in contraddizione con le formali dichiarazioni fatte al presidente del Consiglio provinciale, onorevole duca Di San Donato. Io dirò brevemente della posizione di fatto di questa questione. Con la legge del 14 luglio 1889 fu stabilita la somma di 5 milioni per i bacini di carenaggio di Napoli. Nel 1891, dopo l'esame di una Commissione, i lavori furono attribuiti alla ditta Schokke e Terrier, ma la ditta andò incontro a difficoltà finanziarie poichè degli 8 milioni necessari per la costruzione dei bacini di carenaggio di Napoli, 5 milioni erano forniti dalla ditta, per mezzo del credito, poichè essa doveva provvedere i 3 milioni necessari al compimento degli otto con le entrate dell'esercizio. Fu allora che tutta la città di Napoli grandemente si commosse, vedendo in pericolo un grave interesse della città stessa. Camera di commercio, Consiglio comunale, Consiglio provinciale, Banco di Napoli, fecero voti ed indirizzi al Governo. Il Banco di Napoli fece di più: deliberò che esso avrebbe garantito la differenza, che sarebbe potuta risultare dai mancati introiti, o dagli introiti insufficienti dell'esercizio, per assicurare alla

ditta l'interesse del capitale di 3 milioni o più necessari per completare gli 8 milioni dell'opera.

Chiedo dunque all'onorevole ministro se, pur essendo state dal Banco di Napoli, per nobile iniziativa del duca Di San Donato, rimosse le ultime difficoltà finanziarie, se malgrado le promesse, che il ministro ha fatte al presidente del Consiglio della Provincia e del Banco di Napoli, altre difficoltà possano sorgere per le quali questo grande interesse della città di Napoli non venga ad essere soddisfatto.

Io richiamo la sua attenzione su di ciò, ed è mio debito di farlo nella mia qualità di deputato della città di Napoli.

Spero che come per la città di Genova sono stati compiuti i bacini di carenaggio, i quali hanno costato una somma di dodici milioni, così per la città di Napoli per la quale i bacini di carenaggio costeranno soli otto milioni saranno egualmente compiuti e che tutte le nostre grandi città marittime saranno trattate alla stessa stregua.

Io mi rivolgo alla cortesia dell'onorevole ministro dei lavori pubblici e spero che egli vorrà darmi benevola e sodisfacente risposta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Creda, onorevole De Martino, che la sua raccomandazione era assolutamente inutile; giacchè tutti sanno a Napoli, compreso il sindaco e il presidente del Banco, quale sia l'animo mio, e come io lavori per arrivare appunto alla conclusione del contratto. Ma poichè si tratta di un contratto da fare, è bene che nessuno vi interloquisca. Basti sapere che il contratto si farà e bene, e tanto più presto quanto meno se ne discorrerà nelle aule parlamentari.

De Martino. Domando di parlare. (*Oh! oh! — Segni d'impazienza.*)

Presidente. Parli.

De Martino. È un mio debito di ringraziare l'onorevole ministro della formale dichiarazione, che egli ha fatto, relativamente a una questione, di tanto vitale interesse per la città che ho l'onore di rappresentare. Non posso ugualmente ringraziarlo della cortesia della sua risposta.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni il capitolo 239 è approvato.

. *Porti di 1^a categoria.* — Capitolo 240. Porto

di Napoli - Prolungamento del molo S. Vincenzo, lire 660,000.

Capitolo 241. Porto di Porto Maurizio - Prolungamento del molo di ponente, lire 50,000.

Capitolo 242. Porto di Venezia - Costruzione di un bacino di carenaggio e di vari tratti di banchina, lire 116,000.

Capitolo 243. Porto di Reggio Calabria - Ampliamento del porto e sistemazione di banchine, lire 100,000.

Porti di 2^a categoria - 1^a classe. — Capitolo 244. Porto di Catania - Completamento del nuovo porto, lire 100,000.

Capitolo 245. Porto di Civitavecchia - Ampliamento e sistemazione generale del porto, lire 1,150,000.

Capitolo 246. Porto di Messina - Ricostruzione delle vecchie banchine, lire 50,000.

Capitolo 247. Porto di Palermo - Sistemazione generale del porto, lire 200,000.

Porti di 2^a categoria - 2^a classe - 1^a serie. — Capitolo 248. Porto Empedocle - Consolidamento delle nuove gettate, lire 100,000.

Capitolo 249. Porto di Bari - Costruzione di un pennello e costruzione di un piazzale, lire 70,000.

Porti di 2^a categoria - 2^a classe - 2^a serie. — Capitolo 250. Porto di Desenzano - Sistemazione del porto, lire 95,000.

Capitolo 251. Porto di Spezia - Ampliamento del porto mercantile, lire 500,000.

Capitolo 252. Porto di Salerno - Prolungamento della scogliera di levante, lire 100,000.

Capitolo 253. Porto di San Remo - Prolungamento del molo di ponente, lire 70,000.

Capitolo 254. Porto di Oneglia - Costruzione di banchina (art. 3 della citata legge 14 luglio 1889), lire 60,000.

Porti di 2^a categoria - 3^a classe. — Capitolo 255. Porto di Cesenatico - Prolungamento delle palafitte ed altre opere, lire 19,000.

Capitolo 256. Porto di Cotrone - Maggiore spesa per l'esecuzione dei lavori approvati con legge del 23 luglio 1881, n. 333, per la costruzione di un porto nel seno della marina settentrionale di Cotrone, lire 500,000.

Capitolo 257. Porto di Pesaro - Riattamento del vecchio porto e del nuovo, lire 70,000.

Fari. — Capitolo 258. Costruzione di nuovi fari e fanali compreso il segnalamento del-

l'Estuario della Maddalena e delle Bocche di Bonifacio, e lavori analoghi, lire 51,000.

Capitolo 259. Imprevisti per le suindicate opere e per quelle indicate dall'articolo 3 della precitata legge 14 luglio 1889, n. 6280, (*per memoria*),

Spese autorizzate con la legge del bilancio. — *Porti di 2^a categoria - 2^a classe.* — Capitolo 260. Porto di Gallipoli - Urgenti riparazioni straordinarie, lire 29,000.

Capitolo 261. Porto di Porto Corsini - Trasformazione in sponda murata di un tratto di logore palafitte, lire 28,000,

Capitolo 262. Porto di Pizzo - Costruzione di un ponte sbarcatoio, lire 14,000.

Su questo capitolo sarebbe iscritto l'onorevole Squitti.

Intende di parlare?

Squitti. Da più anni si è fatto il progetto, il ratizzo e la classificazione per la banchina di Pizzo, domando perchè non si siano appaltati i lavori.

Aspetto dalla cortesia del ministro una risposta.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Sono stanziati i fondi? Adesso non ricordo.

Squitti. Sì; sono stanziati.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Se sono stanziati i fondi, posso assicurare l'onorevole Squitti che la banchina sarà costruita.

Squitti. La ringrazio.

Presidente. Se non vi sono altre osservazioni resta approvato il capitolo 262.

Capitolo 263. Porto di Torre Annunziata - Urgenti riparazioni straordinarie, lire 29,000.

Capitolo 264. Personale per le opere marittime, lire 160,000.

Strade ferrate. — Capitolo 265. Assegni al personale straordinario ed avventizio, presso l'amministrazione centrale, gli uffici di Circolo e di Riscontro dell'Ispettorato in aiuto al personale di ruolo, lire 360,000.

Capitolo 266. Indennità di trasferte al personale dello Ispettorato per la sorveglianza di lavori di ferrovie concesse all'industria privata ed al personale ordinario e straordinario in aiuto al personale di ruolo dello Ispettorato medesimo, lire 32,000.

Capitolo 267. Indennità di tramutamento, di reggenza, di collaborazione e diverse al personale ordinario e straordinario dello Ispettorato, lire 12,000.

Capitolo 268. Compensi, remunerazione e sussidi al personale dello Ispettorato ed a

quello ordinario, straordinario ed avventizio in aiuto al personale di ruolo dello Ispettorato medesimo, lire 85,000

Capitolo 269. Spese generali di amministrazione relative alle strade ferrate, lire 2,000.

Capitolo 270. Spese giudiziali e di stampa in dipendenza di questioni ferroviarie. (*Spesa obbligatoria*), lire 5,000.

Capitolo 271. Spese a carico dello Stato per lavori di manutenzione straordinaria delle linee venete riscattate dallo Stato con la legge 25 giugno 1882, n. 871 (Serie 3^a) e 2 luglio 1890, n. 6936 (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 272. Interessi sulle somme precedentemente corrisposte a titolo d'indennità alla Società concessionaria della ferrovia Torre Beretti e Gravellona presso Pavia, per memoria.

Categoria seconda — *Movimento di capitali*. — *Accensione di crediti*. — Capitolo 273. Anticipazione della quota spettante alla provincia di Roma sulla spesa dei lavori per la sistemazione del Tevere - Leggi 15 aprile 1886, n. 3791 (Serie 3^o) e 2 luglio 1890, n. 6936 (*Spesa ripartita*), lire 367,500.

Su questo capitolo è iscritto l'onorevole Leali.

È presente?

Leali. Rinunzio a parlare. (*Bravo! Bene!*)

Presidente. Categoria terza. — *Spese di costruzione di strade ferrate*. — Capitolo 274. Linea Parma-Spezia, lire 4,756,332.

Su questa categoria primo iscritte e l'onorevole Cafiero.

Intende parlare? Parli subito.

Cafiero. Per esser breve, giacchè la Camera ha premura di compiere il suo lavoro per la imminenza delle vacanze, mi restringo a dire poche parole.

Prego l'onorevole ministro che trovi modo di poter allacciare il comune di Andria alla ferrovia Barletta-Spinazzola.

Esiste una promessa dell'onorevole Saracco, il quale dichiarò, che presentandosi l'opportunità, avrebbe accontentati i giusti desideri della importante città di Andria.

Pregherei l'onorevole Genala di mantenere questa promessa. (*Bravo! Bene!*)

Presidente. La parola ora spetterebbe all'onorevole Barzilai.

Barzilai. Io ho già svolto quello che volevo dire su questo capitolo nella discussione generale.

Però siccome la chiusura di quella discus-

sione ha impedito al ministro di rispondermi, così prego l'onorevole ministro a volermi dare una risposta su ciò che io gli chiedevo riguardo alla ferrovia di circoscrizione di Roma.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Con gli stanziamenti, come sono in questo capitolo del bilancio, non si può provvedere a questa ferrovia, perchè non è fra quelle che sono state dalla legge autorizzate. L'onorevole Leali, l'onorevole Antonelli e l'onorevole Barzilai poi hanno fatto presenti gli inconvenienti gravi che derivano dalla ristrettezza del ponte sul Tevere a San Paolo.

Evidentemente una soluzione radicale di codesto inconveniente non può esser data che dal congiungimento della stazione di Trastevere con quella di Termini, congiungimento che una volta fu dalla Camera respinto. Io ristudierò la questione, ma ignoro se potrò presentare una legge alla Camera, perchè nelle attuali condizioni finanziarie bisogna andar cauti con le promesse: però credo che, prima o poi, quel congiungimento dovrà farsi, ed allora la questione del ponte sarà radicalmente risolta.

Il ponte attuale è in condizioni non buone; ma è sicuro, e in caso diverso non sarebbe lecito di valersene. Soltanto per la forma sua antiquata, essendo armato a doppio binario, presenta gravi inconvenienti. Come provvedimento transitorio ci sarebbe questo: invece che a doppio binario, mentre se ne utilizza uno solo, si potrebbe ridurlo ad un binario solo, trasportandolo nel mezzo del ponte. Ma anche questo provvedimento presenta qualche difficoltà, perchè il ponte è costruito in modo siffatto che non si può trasportare il binario senza mutare anche la sottostruttura del ponte stesso; e ciò porta naturalmente una spesa non indifferente.

Il dover poi fare il lavoro mentre il ponte funziona, è causa di gravi imbarazzi. Non dimeno io farò studiare questo progetto e frattanto vedremo se convenga, o con cartellini od in altro modo, avvertire i viaggiatori che non mettano fuori la testa dagli sportelli quando il treno attraversa il ponte.

Leali. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici e lo ringrazio.

Presidente. Procederemo nella lettura dei capitoli:

Categoria terza. — *Spese di costruzione di strade ferrate.* — Capitolo 274. Linea Parma-Spezia, lire 4,756,332.

Capitolo 275. Linea Faenza-Firenze, *per memoria.*

Capitolo 276. Linea Cosenza-Nocera Tirrena, *per memoria.*

Capitolo 277. Linea Gozzano-Domodossola, lire 775,000.

Capitolo 278. Linea Cuneo-Ventimiglia, lire 287,965.

Capitolo 279. Linea Macerata-Albacina, lire 326,467.

Capitolo 280. Linea Avezzano-Roccasecca, *per memoria.*

Capitolo 281. Linea Benevento-Avellino, lire 700,000.

Capitolo 282. Linea Taranto-Brindisi, lire 145,708.

Capitolo 283. Linea Messina-Patti-Cerda, lire 697,000.

Capitolo 284. Linea Chivasso-Casale, *per memoria.*

Capitolo 285. Linea Parma-Brescia-Iseo, *per memoria.*

Capitolo 286. Linea Mestre-San Donà-Portogruaro, lire 69,948.

Capitolo 287. Linea Lucca-Viareggio, lire 31,680.

Capitolo 288. Linea Cajanello-Isernia, lire 1,388,735.

Capitolo 289. Linea Salerno-San Severino, *per memoria.*

Capitolo 290. Linea Ceva-Ormea, lire 100,600.

Capitolo 291. Linea Treviso-Motta, lire 64,803.

Capitolo 292. Linea Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano, *per memoria.*

Ha facoltà di parlare l'onorevole Celli.

Celli. Vorrei rivolgere all'onorevole ministro una semplice domanda. Vorrei pregarlo di dire quando intenda appaltare il terzo tronco della linea da Fabriano a Urbino, o, per dir meglio, il tratto da Acqualagna a Pergola, intermedio agli altri due tronchi già molto avanti nella costruzione. L'onorevole Branca fece nel passato marzo formale promessa che lo avrebbe appaltato quanto prima. Io spero che l'onorevole ministro Genala vorrà mantenere la promessa fatta dall'onorevole

Branca. Glielo domando in nome di tanti operai che non hanno e domandano lavoro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vendemini.

Vendemini. Onorevole ministro, Ella ha espresso dianzi il giusto concetto della continuità d'ufficio nel Ministero, ed è per questo che io La conforto a mantenere gli impegni del suo predecessore; tanto più che, per l'appalto del tronco da Aqualagna a Pergola, l'onorevole Branca ci aveva assicurato esservi il fondo occorrente, e che non era esso uno di quei famosi residui ai quali Ella accennava dianzi e che sono spariti, ma era una eccedenza di stanziamenti per gli appalti fatti per gli altri tronchi. Quanto poi all'ultimo tratto della ferrovia, il tratto Sant'Arcangelo-Urbino, io La prego d'interessarsi per l'approvazione del progetto che mi si assicura essere già pervenuto al Ministero. Così, una buona volta, saranno finite le questioni circa il tracciato, che si collegano anche con le questioni della spesa, più o meno rilevante a seconda di questo; e così pure quelle relative al termine dell'opera già fissato pel 1898, mentre in quell'anno essa sarà appena in cominciamento.

È da sperare che dalle dichiarazioni dell'onorevole ministro quelle popolazioni avranno finalmente un serio affidamento. Perché esse sanno che le ferrovie sono un beneficio economico, sono un fattore di civiltà, ma non ne hanno ancora fatto l'esperimento.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Il tronco di Pergola è uno di quelli che effettivamente reclamano una preferenza sugli altri, per la situazione delle cose. È stato fatto l'appalto di due tronchi; ma si è lasciata una soluzione di continuità fra l'uno e l'altro; di guisa che, quando saranno compiuti tutti e due, non serviranno proprio a nulla, anzi per uno non si saprebbe nemmeno come portarvi il materiale rotabile. C'è quindi la necessità di appaltare anche il tronco intermedio; e questo io farò.

Adesso non posso dire esattamente quando, perchè è d'uopo che il progetto sia bene studiato, essendo io deciso a non fare appalti se non quando il progetto proprio è bene studiato, e ci sono i fondi necessari; altrimenti, si fa l'appalto, cominciano i lavori, e poi escono fuori liti, e poi le popolazioni

aspettano, e vengono i reclami, e infinite contestazioni.

Ma se avrò il progetto bene studiato, ed avrò i fondi sufficienti per fare l'appalto di questi tronchi, senza sottrarre i fondi degli altri due, i quali naturalmente vanno avanti, io farò quanto sarà necessario.

Vendemini. Ma il tronco Sant'Arcangelo-Urbino?

Genala, ministro dei lavori pubblici. Quanto al resto verrà regolato con la legge del 1893.

Vendemini. La ringrazio.

Presidente. Procederemo oltre.

Capitolo 293. Somma a calcolo per differenze di liquidazione e per transazione di vertenze ed altre maggiori spese riferibili tanto alle linee contemplate dalla legge 24 luglio 1887, n. 4735, quanto a quelle della legge 20 luglio 1888, n. 5550, per memoria.

Capitolo 294. Maggior costo di costruzione del tronco Formia fin sotto Minturno della linea Sparanise-Gaeta, lire 1,125,000.

Capitolo 295. Linea Roma-Segni 4,400,000 lire.

Capitolo 296. Linea Isernia-Campobasso, (per memoria).

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Salvio.

De Salvio. Mi darò conto della giusta impazienza della Camera. Rinunzio, perciò, a svolgere le mie riflessioni sullo stato di dritto e di fatto della linea Campobasso-Isernia. E mi riserbo, alla ripresa dei lavori parlamentari, di presentare analoga interrogazione, ed ove fosse del caso una interpellanza. Mi limito per ora, ad una sola domanda.

Pel 2° tronco di questa linea vi è un progetto definitivo, vi sono i fondi necessari, perchè il ministro non procede all'appalto?

Dalla cortesia e dall'equità dell'onorevole ministro, mi attendo risposta, che valga a sodisfarmi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Gaglia.

De Gaglia. Rinunzio alla parola, rimettendomi a quanto ha detto l'onorevole De Salvio. (Bravo!)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole De Salvio conosce minutamente tutte le condizioni della linea relativamente al progetto, agli appalti, ai fondi, e sa che, se non è stato possibile finora fare gli appalti, ciò

è dipeso principalmente dalla questione finanziaria.

I progetti però non sono stati interamente definiti quanto all'attacco a Cantalupo, e il terzo progetto non è ancora definitivo.

Ora, quanto all'attacco a Cantalupo, c'è un doppio tracciato, e c'è la questione della stazione a Macchiagodena.

De Salvio. Questo concerne il terzo tronco.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Sì, ma interessa anche il secondo perchè bisogna, prima di appaltarlo, ben definire dove questi due tronchi si congiungono.

Infatti non è ancora risolto dove questa stazione debba essere posta. Si deve ancora decidere se fra Cantalupo e Macchiagodena si devono fare due stazioni o una sola, con un ponte a doppio uso sul fiume per accedere da Macchiagodena alla stazione di Cantalupo. Quindi non si può appaltare il tronco se non si risolvono queste questioni.

Ma l'onorevole De Salvio dirà: questo non c'importa; appaltate il secondo tronco, e poi vedrete pel terzo.

Ma io qui lo richiamo alle buone norme di amministrazione e anche alla legge dei trenta milioni, la quale fa obbligo al Ministero, prima di appaltare i tronchi, di vedere dove si va a finire con l'intera linea, e quale sia la somma che si spenderà per tutta.

Io dunque voglio avere ben concretati prima i progetti, e dopo non avrò difficoltà di appaltare il secondo tronco.

L'onorevole De Salvio domanderà: ci vuole molto tempo per avere questi progetti definitivi? In quanto al terzo progetto, mi è stata data parola che potrà essere presentato all'approvazione in brevissimo tempo. Quindi, una volta stabilito il tracciato dell'intera linea, ed approvato, io non avrò difficoltà di fare, nei limiti dei fondi, gli appalti, e via via, la costruzione della linea intera.

Presidente. Capitolo 297. Materiale metallico, lire 4,700,000.

Capitolo 298. Materiale mobile di 1^a dotazione e materiale di esercizio, lire 1,509,932.

Capitolo 299. Quota di concorso per linee di 4^a categoria, lire 2,944,326.

Capitolo 300. Rimborso ai corpi morali delle eccedenze delle quote e di contributo portate a loro carico e negli esercizi precedenti a tutto giugno 1885, lire 9,500.

Capitolo 301. Rimborso ai corpi morali

delle anticipazioni delle quote a carico dello Stato, lire 517,004.

Capitolo 302. Stazioni d'innesto per linee concesse alle Società esercenti, lire 500,000.

Capitolo 303. Lavori di ampliamento alle stazioni di Aulla, Como, Cosenza, Chivasso, Cremona, Faenza, Fabriano, Mondovì, Parma, Portomaggiore, Roccasecca, Sarzana e lavori urgenti in conto capitale da eseguirsi in altre stazioni della rete principale, lire 500,000.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bonin.

Bonin. Non ho che una brevissima raccomandazione da fare anche a nome di altri colleghi della provincia di Vicenza, all'onorevole ministro; ho da raccomandargli cioè che sia data mano, appena sarà possibile, all'ampliamento dello scalo ferroviario della stazione di Vicenza, che ora non possiede che un solo binario per il carico e scarico dei carri completi, binario che rimonta all'epoca dell'impianto della stazione ed è assolutamente insufficiente alle aumentate esigenze del traffico.

La Camera di commercio di Vicenza ha chiesto insistentemente l'impianto di un secondo binario.

Io, rendendomi interprete dei bisogni del commercio locale, prego l'onorevole ministro di fare eseguire, appena sarà possibile, quel lavoro, il quale non costerà molto, mentre la mancanza di quel secondo binario è di grave danno al commercio della città e della Provincia.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pellerano.

Pellerano. Anch'io debbo raccomandare all'onorevole ministro alcuni lavori urgenti nelle stazioni di Massa e di Carrara.

L'onorevole ministro conosce l'importanza di queste stazioni per il commercio dei marmi. In esse mancano i magazzini delle merci, anzi in quella di Massa, in mancanza di magazzino, è adibita a tale uopo una sala di 3^a classe. Di più, sono deficienti i piani caricatori e i depositi per i marmi.

Già un ispettore della Mediterranea riconobbe parecchi anni fa questa deficienza, per cui, attesa l'urgenza dei lavori, attesa la importanza delle stazioni, raccomando all'onorevole ministro che, al più presto che potrà, faccia fare questi lavori urgenti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Una breve dichiarazione per dire che prendo in considerazione tanto la raccomandazione dell'onorevole Pellerano che quella dell'onorevole Bonin per le stazioni di Thiene e di Vicenza. Naturalmente per fare queste opere occorrono dei fondi che non abbiamo ancora; e perciò la questione si connette a quel disegno di legge che ho preso impegno di presentare nell'anno prossimo, a meno che non si possa provvedere col bilancio 1893-94.

Presidente. Capitolo 304. Spese pel personale temporaneamente addetto al servizio delle costruzioni ferroviarie, lire 4,000,000.

Capitolo 305. Spese d'ufficio relative alle costruzioni ferroviarie, lire 450,000.

(Sono approvati).

Essendo approvati tutti i capitoli pongo a partito lo stanziamento complessivo in lire 95,825,165. 91.

(È approvato).

Ora passeremo alla votazione degli articoli del disegno di legge:

« Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1892 al 30 giugno 1893, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge. »

(È approvato).

« Art. 2. È prorogata, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1892 al 30 giugno 1893, l'autorizzazione data al Governo del Re con l'articolo 55 della legge 5 luglio 1862, n. 874, pel modo di provvedere al pagamento degli stipendi, delle indennità e competenze spettanti al personale del Genio civile per la parte eccedente i fondi dei capitoli n. 12, 13, 14, 17 e 19 del presente stato di previsione, ed entro il limite delle somme stanziati ai capitoli n. 31, 35, 47, 49, 54, 179, 180, 181, 182, 187, 189, 190, 192, 194, 196, 235, 264 e 304 dello stato medesimo »

(È approvato).

« Art. 3. A parziale modificazione di quanto è disposto dalla tabella annessa alla legge 10 aprile 1892, n. 185, lo stanziamento pel *Materiale metallico d'armamento* è determinato nella somma di lire 4,700,000 e quello per le *Spese pel personale temporaneamente addetto al ser-*

vizio delle costruzioni ferroviarie è determinato nella somma di lire 4,000,000.

(È approvato).

Si procederà più tardi alla votazione a scrutinio segreto su questo disegno di legge.

Discussione del disegno di legge per la convenzione commerciale con la Rumania.

Presidente. L'ordine del giorno reca discussione del disegno di legge: Convenzione commerciale con la Rumania.

Leggo l'articolo unico:

« *Articolo unico.* Il Governo del Re è autorizzato a stipulare colla Rumania una convenzione commerciale in conformità dello schema qui allegato. »

La discussione è aperta su questo disegno di legge.

Non essendovi alcuno iscritto, e nessuno chiedendo di parlare, passeremo più tardi alla votazione a scrutinio segreto anche su questo disegno di legge.

Discussione del disegno di legge: Preroga dell'accordo commerciale provvisorio fra l'Italia e la Bulgaria.

Presidente. Ora, per analogia di materia, passeremo alla discussione del disegno di legge: Preroga dell'accordo commerciale provvisorio fra l'Italia e la Bulgaria del 20-22 ottobre 1891.

Leggo l'articolo unico della legge:

« *Articolo unico.* Il Governo del Re è autorizzato a prorogare sino al 31 dicembre 1893 l'accordo commerciale provvisorio concluso il 20-22 ottobre 1891 fra l'Italia e la Bulgaria.

La discussione è aperta su questo disegno di legge.

Non essendovi alcuno iscritto, e nessuno chiedendo di parlare, si passerà più tardi anche per questo disegno di legge alla votazione a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Preroga della legge 30 giugno 1892 relativa al regime commerciale provvisorio fra l'Italia e la Spagna.

Presidente. Viene ora il terzo disegno di legge analogo: Preroga della legge 30 giugno 1892, relativa al regime commerciale provvisorio fra l'Italia e la Spagna.

Leggo l'articolo unico della legge:

« *Articolo unico.* Sono prorogati fino al 30 giugno 1893 gli effetti della legge 30 giugno 1892, n. 296. »

La discussione generale è aperta su questo disegno di legge.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Carcano.

Carcano. Non posso non tener conto delle condizioni della Camera, e rinuncio ad esporre, sull'importante argomento, le mie considerazioni, forse non tutte meritevoli di completo oblio.

Però spero mi sarà concessa una semplice domanda.

Or ora lessi nei telegrammi della Stefani un dispaccio espresso in questi termini:

« Berna, 21. Il Consiglio nazionale ha votato il Trattato di commercio svizzero-spagnuolo, a grande maggioranza. »

La domanda, che affido alla cortesia dell'onorevole ministro degli esteri, è questa: possiamo noi sperare che, all'entrare in vigore di codesto nuovo Trattato, sarà fatto alle importazioni italiane in Spagna lo stesso trattamento accordato a quelle svizzere?

Possiamo noi sperare di essere mantenuti in condizioni pari a quelle dei nostri concorrenti, quanto al regime doganale, ossia di essere trattati come la nazione più favorita, o meglio, di ottenere noi pure una tariffa convenzionale con dazi all'entrata in Spagna in misura non superiore a quella stipulata con altri?

Ecco l'argomento, su cui spero di udire qualche notizia dall'onorevole ministro; al quale tuttavia non intendo punto contestare piena libertà di parlare o tacere, in materia tanto delicata, se e come crederà più prudente nell'intento comune, nell'interesse dello Stato.

Pellerano. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà,

Pellerano. L'onorevole ministro sa, al pari dell'onorevole relatore, che non mancò di farlo rilevare, che i marmi col trattato attuale sono soggetti ad un dazio proibitivo. Sono sei mesi che non possono essere spediti marmi, perchè la tariffa è stata aumentata del triplo.

Io raccomando quindi al ministro che voglia mandare avanti gli studi pel nuovo trattato con la maggior sollecitudine, e voglia così accontentare i giusti reclami della regione marmifera Apuana.

Deve notarsi che il nostro commercio dei marmi, che è importantissimo (giacchè c'è una

esportazione di 20 milioni all'anno), soffre moltissimo per la mancanza di un accordo tra l'Italia e la Spagna.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Miceli, relatore. Il relatore e la Commissione intera non hanno mancato di considerare ciò, che fu rilevato dall'onorevole Pellerano, ed è entrata nell'ordine d'idee espresse dall'onorevole Carcano. Non resta altro che raccomandare all'onorevole ministro che inizi delle negoziazioni con la Spagna, affinché in un nuovo trattato, che si deve concludere fra noi e quella nazione, si ottengano quelle agevolazioni, che sono giustamente reclamate dagli onorevoli preopinanti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Brin, ministro degli affari esteri. Come la Camera sa, il Parlamento spagnuolo ha votato due tariffe, una minima e l'altra massima; ed il Governo non ha la facoltà di modificarle se non per legge. Noi stiamo ora negoziando colla Spagna il nuovo trattato: le difficoltà sono abbastanza gravi in causa di queste tariffe, che sono assolutamente protettive. Però le disposizioni del Governo spagnuolo verso l'Italia sono molto benevole, e quindi non dubito che perverremo ad un accordo; ma nulla posso ancora promettere. Assicuro la Camera che farò tutti gli sforzi per ottenere le maggiori facilitazioni, ma non posso dire ancora quel che otterremo.

L'onorevole Carcano si preoccupa molto del fatto che il Governo spagnuolo conceda a talune potenze dei ribassi per talune merci, per le quali noi potremmo concorrere nel mercato spagnuolo; in altri termini egli tiene meno alla mitezza delle tariffe, che non ad essere in condizioni disuguali. Egli citò il trattato svizzero-spagnuolo recentemente stipulato.

Ora conviene osservare che quel trattato, che il Governo spagnuolo ha stipulato colla Svizzera, non potrà per ora andare in vigore, poichè è stato bensì approvato dalla Svizzera, ma non potrà essere approvato dal Parlamento spagnuolo.

Questo Parlamento è stato prorogato, e si faranno le elezioni generali, il Parlamento nuovo non si radunerà che in marzo; ed io spero che per quel tempo avremo potuto concludere il nostro trattato, in occasione del quale il Governo non mancherà di fare tutti

gli sforzi per tutelare i giusti interessi raccomandati dall'onorevole Carcano.

All'onorevole Pellerano risponderò che le tariffe sui marmi, come pure su altre poche merci che interessano l'Italia, sono state elevate moltissimo in Spagna, poichè anche in quel paese si tende al protezionismo. Malgrado ciò, farò tutti gli sforzi per migliorare la voce relativa alle esportazioni dei marmi. Ben inteso però che per parte nostra dovremo fare anche delle concessioni; poichè la Camera non potrà certo pretendere dal Governo che se gli altri Stati ribassano le loro tariffe noi non ribasseremo le nostre.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Carcano.

Carcano. Ringrazio l'onorevole ministro degli esteri delle interessanti dichiarazioni fatte alla Camera, e che varranno, spero, a dissipare dubbi e preoccupazioni nei bravi nostri lavoratori ed esportatori, e per un esempio dei produttori di sete e dei suoi derivati, e tessuti di ogni specie.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pellerano.

Pellerano. Anch'io ringrazio l'onorevole ministro della sua risposta.

Presidente. Nessun altro domandando di parlare, pongo a partito l'articolo unico.

(È approvato).

Votazione a scrutinio segreto dei quattro disegni di legge.

Presidente. Ora verremo alle votazioni a scrutinio segreto.

A termini del regolamento non si potrebbero votare in una volta più di tre disegni di legge.

Ma consente la Camera che, in via eccezionale, siano votati contemporaneamente tutti e quattro questi disegni di legge?

Molte voci. Sì! sì!

Presidente. Prego gli onorevoli deputati di trattenersi nell'Aula, perchè dopo proseguiremo nell'ordine del giorno.

Si procede alla votazione nominale.

Si faccia la chiama.

Di Sant'Onofrio, segretario, fa la chiama.

Prendono parte alla votazione:

Adamoli — Afan de Rivera — Aggio — Agnetti — Ambrosoli — Amore — Andolfato — Antonelli — Anzani — Arbib — Arcoleo.

Badaloni — Badini — Barazzuoli — Barzilai — Basini — Beltrami Luca — Beltrani Giovanni — Berio — Bertollo — Bettolo — Bonacossa — Bonin — Boselli — Bovio — Bracci — Branca — Brin — Bruniatti — Brunnicardi — Bufardeci.

Cadolini — Cafiero — Calderara — Caldesi — Calvi — Cambray-Digny — Canegallo — Cao-Pinna — Capilongo — Capoduro — Cappelli — Carcano — Carenzi — Carmine — Carpi — Casale — Casana — Castorina — Catapano — Cavagnari — Cavalieri — Cavallini — Centurini — Ceriana-Mayneri — Cerulli — Chiapusso — Chiaradia — Chiesa — Chironi — Cianciolo — Cirmeni — Civelli — Clementini — Cocco-Ortu — Cocito — Colajanni Federico — Colarusso — Colombo — Colosimo — Colpi — Comandini — Comin — Contarini — Coppino — Costa — Costantini — Cremonesi — Crispi — Cucchi — Curioni.

D'Alife — Dal Verme — Damiani — Daneo — Danieli — Dari — D'Ayala-Valva — De Amicis — De Bernardis — De Felice Giuffrida — De Gaglia — Del Balzo — De Luca Ippolito — De Luca Paolo — Delvecchio — De Martino — De Novellis — De Riseis Giuseppe — Di Belgioioso — Di Blasio Scipione — Di Broglie — Diligenti — Di Marzo — Di Rudini — Di San Donato — Di Sant'Onofrio — Di Trabia — Donati.

Elia — Ercole.

Facheris — Facta — Fagioli — Faldella — Fani — Farina Emilio — Fasce — Ferraciu — Ferrari Luigi — Ferraris Napoleone — Ferri — Figlia — Fili-Astolfone — Filopanti — Finocchiaro-Aprile — Fisogni — Florena — Fortunato — Franceschini — Frascara — Fulci Ludovico — Fulci Nicolò — Fusco.

Gabba — Gaetani di Laurenzana — Galeazzi — Gallavresi — Galli Roberto — Gallotti — Gamba — Garavetti — Gasco — Gavazzi — Genala — Ghigi — Gianolio — Giolitti — Giordano-Apostoli — Giordano Ernesto — Giovagnoli — Giovanelli — Giusso — Gorio — Grandi — Graziadio — Grimaldi — Guelpa.

Lacava — Lampiasi — Lanzara — La Vaccara — Leali — Levi Ulderico — Lochis — Lojodice — Lorenzini — Lucca Salvatore — Lucchini — Luciani — Lucifero — Luzzatti Luigi.

Manfredi — Marcora — Marinelli — Marsengo-Bastia — Martorelli — Masi — Maury — Mazzino — Meardi — Mecacci — Mel —

Merzario — Mestica — Mezzanotte — Mirelli — Miniscalchi — Mocenni — Modestino — Montagna — Monti — Monticelli — Morin — Murrura — Mussi.

Narducci — Nasi — Nicastro — Niccolini — Nicotera — Nigra — Nocito.

Omodei — Orsini-Baroni.

Pais-Serra — Palamenghi-Crispi — Palestini — Panizza — Pansini — Parpaglia — Pasquali — Pastore — Pellegrini — Pellegrano — Pelloux — Petronio — Peyrot — Picardi — Piccaroli — Pierotti — Pinchia — Piovene — Placido — Polti Giuseppe — Ponti — Pozzi Domenico.

Quarena — Quartieri.

Randaccio — Rava — Reale — Riboni — Ricci — Rinaldi — Rizzetti — Rizzo — Romanin-Jacur — Roncalli — Rospigliosi — Rossi Luigi — Rossi Milano — Roux — Rubini — Ruggieri Ernesto — Ruggieri Giuseppe.

Sacchetti — Sacchi — Sacconi — Salemi-Oddo — Sanguinetti — Sani Giacomo — Saporito — Scaglione — Scalini — Scaramella-Manetti — Sciacca della Scala — Serena — Silvani — Simeoni — Simonetti Luigi — Sineo — Socci — Sonnino Sidney — Spirito — Squitti — Stelluti-Scala — Suardi Gianforte — Suardo Alessio.

Talamo — Tasca-Lanza — Tecchio — Testasecca — Tiepolo — Tittoni — Toaldi — Tondi — Torelli — Torlonia — Tornielli — Torrigiani — Tortarolo — Tozzoli — Trompeo — Turbiglio Giorgio — Turbiglio Sebastiano.

Valle Angelo — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Vastarini-Cresi — Vendemini — Vendramini — Vienna — Vizioli.

Zabeo — Zappi — Zizzi — Zucconi.

Discussione del disegno di legge: Proroga dei termini assegnati dalla legge 12 luglio 1887, n. 4727 (serie 2^a) per la commutazione delle prestazioni fondiari perpetue.

Presidente. [Lascieremo le urne aperte, e procederemo nell'ordine del giorno.

(*Alcuni deputati occupano l'emiciclo*).

Prego gli onorevoli deputati di riprendere i loro posti.

L'ordine del giorno reca: Proroga dei termini assegnati dalla legge 12 luglio 1887,

n. 4727 (serie 2^a) per la commutazione delle prestazioni fondiariæ perpetue.

Leggo l'articolo unico del disegno di legge:

« *Articolo unico.* I termini assegnati dalla legge 14 luglio 1887, n. 4727 (serie 2^a) per la commutazione delle prestazioni fondiariæ perpetue, già prorogati con le leggi 2 luglio 1890, n. 6919 (serie 3^a) e 24 dicembre 1891, n. 698, sono prorogati a tutto il giorno 31 dicembre 1893. »

La discussione generale è aperta su questo disegno di legge.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Badaloni.

Badaloni. Farò una brevissima dichiarazione.

È questa la terza volta che nel corso di tre anni si chiede alla Camera di prorogare i termini assegnati dalla legge 14 luglio 1887 per la commutazione delle prestazioni fondiariæ perpetue.

L'ora che volge e le condizioni della Camera non mi consentono di svolgere le ragioni che mi obbligano ad oppormi a codesto disegno di legge, a proposito del quale ciascuno di noi dovrebbe ricordare le parole rivolte l'11 agosto 1789 dall'abate Sieyès all'Assemblea francese: « Guardatevi, o rappresentanti, che non vi avvenga di farvi interpreti di privati interessi, mentre credete di interpretare i bisogni della nazione. »

Io pertanto mi limiterò a pregare la Camera di volere una buona volta spezzare codesto sistema di proroghe, le quali finiscono per togliere alla legge quel solo vantaggio che era legittimo aspettarne, e feriscono il principio giuridico stesso che è fondamento alla legge, impedendo quella consolidazione delle decime che era nel voto di tutti, e che fu la unica e vera ragione della legge abolitiva e commutativa delle prestazioni fondiariæ.

Queste dilazioni non fanno che contribuire a rendere sempre più incerti i diritti degli interessati conservando i creditori di decime nel possesso di esigenze senza l'obbligo di giustificarne la legittimità, prolungando l'esazione in derrate delle prestazioni mantenute stabilmente e precariamente e sospendendo gli effetti dell'abolizione per l'abuso, come dicono gli uomini di legge, delle azioni possessorie.

Approvando la proposta concessione di nuovi termini, non solo si mantiene un onere esiziale alla produzione ed al miglioramento dell'agricoltura, che è e deve essere per noi

la prima delle industrie e deve seguire i progressi della scienza agraria, se vuole rimanere industria remuneratrice, ma si viene a sancire come equo un provvedimento che favorisce i proprietari dei vasti latifondi incolti e gli agricoltori neglienti per colpire il piccolo possesso condotto a norma delle discipline agrarie e l'agricoltore indigente, poichè non è chi non vegga, che di tanto più gravi sono i danni che da queste dilazioni derivano all'agricoltura, quanto maggiori progressi agricoli segnano, nei fondi gravati di decima, gli anni che si succedono in codesto sistema di concessioni, destinate ad accrescere annualmente le rendite, discendenti da antichi ed ingiusti privilegi, di gente che, senza punto affaticarsi, si vede di per di crescere con misura usuraia, a spese dell'attività altrui, a danno dei reali produttori, che sono i conduttori e i lavoratori della terra, il capitale, che ne è il prodotto.

L'onorevole relatore, col quale vorrei esser d'accordo anche su questo punto, come lo sono in ogni altra parte della sua bellissima relazione (nella quale si espongono concetti che contribuirebbero certamente a rendere più utile ed efficace la legge del 1887), l'onorevole relatore ha troppo alta intelligenza e troppo lunga consuetudine parlamentare per non avvedersi che, emettendo il voto che questa abbia ad essere l'ultima proroga che la Camera conceda, egli non fa che ripetere la platonica invocazione dei relatori del 1890 e del 1891, cui faranno assai probabilmente seguito le dichiarazioni, non meno sincere e non meno platoniche, dei relatori avvenire, se la Camera col suo voto non taglia, oggi, il nodo di codesta questione.

È poichè non è in quest'ora possibile di portare alla Camera delle modificazioni alla legge, rispondenti ai larghi concetti svolti dall'egregio relatore, che veramente potrebbero costituire la base dell'ordinamento definitivo della nostra legislazione in questa materia, poichè non si può avere un affidamento efficace che altre proroghe a questa non seguiranno, dichiaro che voterò contro codesto disegno, che gravemente ed indubbiamente deteriora col differirne l'applicazione, la legge del 1887 e turba legittimi interessi, ogni anno dalla fiducia nella improrogabile esecuzione della legge suscitati, ogni anno dal voto della Camera sopiti a scapito della libertà delle terre, a danno della emancipazione dell'agri-

coltura, che con quella legge si voleva redimere.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Broglio.

Di Broglio. Acconsento tanto più volentieri in questo disegno di legge, in quanto che, oltre di essere convinto che in queste contingenze di tempo una proroga della legge 12 luglio 1887 per la commutazione delle prestazioni fondiari perpetue è opportuna e necessaria, il progetto stesso mi porta il gradito affidamento che il ministro intende introdurre in detta legge alcuni ritocchi, alcuni miglioramenti.

Infatti la onorevole Commissione ci informa che l'onorevole guardasigilli si è impegnato di presentare al Parlamento un disegno di legge per risolvere nel modo più giusto e più liberale alcune controversie ed alcune proposte sorte in seno della stessa Commissione, colle quali si vorrebbe raggiungere la maggiore equità nell'applicazione della legge del 1887, ed insieme assicurarne la più sollecita e la più facile esecuzione.

In proposito mi limiterò a due sole raccomandazioni, che esporrò con brevissime parole, dovendo tener conto delle condizioni, in cui si trova la Camera, dopo una seduta che dura da sei ore.

La prima raccomandazione, che rivolgo all'onorevole ministro, è quella di voler accettare quella disposizione accennata dalla onorevole Commissione, per la quale dovrebbe render obbligatoria l'affrancazione delle decime, mediante pagamenti annuali comprendenti capitale ed interessi.

Però, tenuto conto delle condizioni difficili, in cui versano molti proprietari, vorrei che, invece di imporre ad essi obbligo, si desse facoltà. Io credo che tale disposizione debba riuscire di massima utilità. Solo in questa maniera si giungerà a liberare realmente la terra, e si raggiungerà il fine economico di agevolare l'evoluzione della proprietà fondiaria. Lasciando sussistere l'onere dell'ipoteca in perpetuo, (come finirebbe a sussistere in un grandissimo numero di casi, attesa la impossibilità, da parte dei proprietari, di eseguire le affrancazioni in un solo tratto, per le loro profligate condizioni economiche), gli scambi dei fondi non solo non sarebbero facilitati, ma urterebbero contro imbarazzi ed ostacoli nuovi.

La ipoteca è indivisibile, e colpisce per lo

intero suo importo il podere tanto nel suo complesso, quanto nelle sue singole parti; affligge la totalità dei fondi ipotecati, come le singole parcelle. È dunque evidente che, data la iscrizione di numerose ipoteche in seguito alle commutazioni, non si potrebbe nè vendere, nè permutare la parte del podere, la parcella, senza il concorso di chi ha il diritto di ipoteca. Bella liberazione davvero! (*Approvazioni*).

La seconda raccomandazione riflette argomento più grave ancora.

La questione dei *quartesi* o *quarantesi*, (l'onorevole ministro lo saprà) suscita in alcune Provincie dissensi estesissimi e profondi. Già molte sono le liti in corso, e se ne annunzia e minaccia un numero sterminato, per opera soprattutto dell'Economato generale, il quale spinge i parroci, anzi ordina loro di iniziare le liti, per tema che le domande di supplemento di congrua arrivino troppo numerose al Fondo pel culto, e portino a questo un onere eccessivo.

Non giudicherò ora tale procedimento dell'Economato, nè entrerà a parlare del merito di queste liti; soltanto osserverò che esse dipendono specialmente da questi due fatti.

La legge del 12 luglio 1887 non contiene una chiara e sufficiente determinazione delle prestazioni, che si volevano abolite, e di quelle che s'intendeva di commutare.

Inoltre la prestazione del quartese non essendo, in generale, sorretta da titoli, le controversie si debbono decidere per via indiziaria, in base a presunzioni per loro natura incerte e suscettibili di apprezzamenti vari e discordi.

Ora io so che le leggi interpretative sono difficili e pericolose; ma quando, per vizio della legge, essa dà luogo, nella sua applicazione, a dibattiti estesissimi, a litigi innumerevoli, quando mette di fronte, e in reciproca buona fede, intere classi di cittadini, credo che sorga non solo la necessità, ma il dovere di un provvedimento legislativo. Nè io credo che sia poi estremamente difficile trovare un temperamento di equità.

Dissi che i *quartesi* non sono, di solito, suffragati da titoli certi, e che quindi le relative controversie si debbono risolvere col criterio sempre incerto di opposte presunzioni.

Se la legge in tali prestazioni ammettesse il principio che le commutazioni si dovessero

effettuare contemperandole con deduzioni, le quali facessero scontare con equità al creditore l'incertezza della sua azione, al debitore l'incertezza del suo esonero, io reputo che saremmo già avviati su di un terreno di onesta transazione e di equa conciliazione degli opposti interessi, e che la liquidazione della prestazione, nel maggior numero dei casi, riuscirebbe pacifica e tranquilla. (*Approvazioni*).

Trattandosi di una proposta di proroga, che viene in discussione in ora così tarda, mi è tolta la possibilità di entrare in lunghi particolari. Mi limito quindi a rivolgere all'onorevole ministro viva preghiera di voler studiare anche questa questione. Sento che è questo un quesito nè piano, nè facile; ma l'onorevole ministro ha ingegno pronto ed alto, e non gli riuscirà troppo arduo di superarne l'asprezza, di vincerne le difficoltà. (*Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giovagnoli. (*Basta! Rinunci!*)

Facciano silenzio!

Giovagnoli. Prego i miei colleghi di concedermi di fare delle brevissime considerazioni. (*Rumori*)

Presidente. Lascino parlare!

Giovagnoli. Io mi associo all'onorevole Badaloni, il quale, rendendosi conto delle condizioni della Camera, parlò brevemente, come io pure farò, poichè io pure comprendo la necessità di essere assolutamente Tacitano.

L'onorevole Badaloni ha deplorato che con questa proroga, che si propone per la terza volta, e che andrà ad esclusivo beneficio di coloro, i quali per dodici secoli si sono valse del diritto feudale e medioevale di sfruttare le terre, rendendo impossibile lo svolgimento dell'agricoltura, si continui a protrarre l'esecuzione di una legge che viene a portare in mezzo a povere popolazioni la civiltà moderna.

Ora, se non posso domandare che questa legge sia respinta, perchè non posso sperare che la Camera voglia farlo nelle condizioni attuali, pregherò almeno la Camera di includere nell'unico articolo di questa legge, una clausola, colla quale sia detto che questa è l'ultima proroga, che si concede. (*Rumori*)

Se poi l'onorevole ministro di grazia e giustizia vorrà presentare un disegno di legge come quello, che il valoroso relatore onorevole Rinaldi invoca, domando che in questo disegno di legge sia inserita una sanzione contro coloro, che trascurano di commutare

le decime, con danno dell'agricoltura oppressa da questo avanzo del diritto feudale, che il diritto moderno vuole assolutamente e definitivamente abolito.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Donati.

Donati. Due parole sole, onorevoli colleghi, per una semplice osservazione pratica.

Io, come molti altri, ero tutt'altro che tenero della proroga di questa legge, quando la proroga mirava esclusivamente al vantaggio dei possessori di decime.

Ora, invece, sono favorevole a questa domanda di proroga, perchè questa volta essa giova anche ai possessori dei fondi.

Sono diminuite ormai grandemente le renitenze. In moltissimi luoghi del Veneto, specialmente nella provincia di Vicenza, sono in corso accordi amichevoli, che devono essere tradotti in regolari transazioni. Ma per concludere queste transazioni occorre naturalmente un certo tempo. Invece, se voi negate la proroga, che si domanda, questi accordi amichevoli non saranno portati a termine, e continueranno le liti. Mi pare quindi che, lasciando da parte i privilegi medioevali, questa osservazione pratica persuaderà la Camera a votare in favore di questo disegno di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Clementini. (*Rumori*).

Onorevoli colleghi, se continuano queste impazienze, dovrò sospendere la seduta.

Parli, onorevole Clementini.

Clementini. Dopo quanto hanno detto gli altri oratori, rinuncio a parlare. (*Bravo!*)

Rinaldi, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Rinaldi, relatore. Ordinariamente le leggi di proroga pura e semplice non si discutono.

Se la legge, che si vuole prorogare è buona e contiene dei vantaggi, non è giusto nè equo privarne coloro che, per circostanze superiori alla loro volontà, non hanno potuto giovarsene.

Che la legge del 1887 sia buona risulta dalla sommarietà del procedimento, dall'economia delle spese giudiziali, dalla bontà dei criteri di commutazione.

Che molti cittadini non abbiano potuto giovarsene è manifesto dalla grande difficoltà di ricercare i nomi, i cognomi, i domicili e le residenze dei possessori attuali, i confini dei fondi ed i titoli stessi ai quali si appoggia il diritto di decima.

Persino le amministrazioni dello Stato, che hanno a loro disposizione e sindaci e prefetti e sotto-prefetti ed archivi di Stato, non si sono trovate in grado di raccogliere gli elementi necessari.

Giovagnoli. Forse non hanno voluto trovarsi in grado.

Rinaldi, relatore. Nella relazione dell'onorevole ministro si legge che moltissime istanze furono fatte dalle pubbliche amministrazioni e dai privati. È urgente perciò il provvedimento.

Io in verità, onorevoli colleghi, non avrei chiesto la facoltà di parlare su questo disegno di legge, essendo mio costume non prendere la parola nella Camera se non quando mi pare doveroso. E doveroso mi sembra il fare alcune dichiarazioni le quali possono valere anche di risposta alle osservazioni esposte dagli oratori che hanno parlato in questa discussione.

Quando la Commissione si unì la prima volta allo scopo di costituirsi legalmente, ciascun commissario riferì, come era debito, su quanto erasi detto nel proprio Ufficio, e tutti ad una voce dichiararono, che la proposta di proroga era stata appresa con disgusto, sembrando, come testè abbiamo inteso ripetere anche dagli onorevoli Badaloni e Giovagnoli, che sia necessario farla finita una buona volta con questa corsa continua di proroghe le quali sogliono ingenerare nell'animo di molti lo scetticismo delle leggi; e possono servire ad incoraggiare i creditori negligenti. Fu ricordato altresì che nello scorso anno l'onorevole ministro aveva domandato la proroga per un biennio, ma la Camera la ridusse ad un anno, nella speranza che non se ne dovessero proporre altre; ma questo monito della Camera non è valso a scuotere la negligenza degli interessati. Fu quindi constatato che in tutti gli Uffici si fecero vivissime raccomandazioni ai singoli Commissari, affinché avessero studiati espedienti e sanzioni severe per raggiungersi definitivamente lo scopo della legge di conversione.

E noi ci ponemmo volentieri a questo studio; e per verità, se le condizioni della Camera me lo permettessero, io esporrei tutte le idee che furono largamente discusse nella Commissione; ma a quest'ora, già si contano le 7 di sera, non potrei evitare il rimprovero di recarvi fastidio. (*No! no!*)

Vedo che non è il momento di andare oltre,

e mi basta riferire che la Commissione esaminò diverse questioni; però comprese di leggieri che sarebbe stata stoltezza chiedervi la risoluzione di così gravi problemi in questa distretta di tempo. La legge di proroga dovrà essere pubblicata non più tardi del 31 dicembre, e fu perciò che noi invitammo l'onorevole ministro a voler dichiarare le sue idee, dopo di avergli esposto il portato dei nostri studi; e l'onorevole Bonacci, dotto nelle discipline giuridiche, comprese la gravità e l'importanza delle nostre proposte, le quali si assommano nella necessità di stabilire una decadenza, non già dal diritto creditorio, perchè la pena supererebbe la colpa, ma dal diritto di conseguire le annualità, sia in derrate, sia in contante, durante la mora.

L'onorevole ministro fece le più larghe promesse, che si sarebbe occupato di questa materia, subito e preferibilmente.

Onorevoli colleghi; confidiamo negli affidamenti dati dal ministro, votiamo la proroga e prepariamoci alla più larga discussione di questa che è parte importantissima della nostra legislazione sociale.

Presidente. L'onorevole sotto-segretario di Stato ha facoltà di parlare.

Nocito, sotto-segretario di Stato per la grazia e giustizia. Debbo aggiungere poche parole a quelle, che ha detto l'onorevole relatore della Commissione.

L'onorevole Giovagnoli ha fatto una breve, ma violenta requisitoria contro questo disegno di legge, a nome della libertà dei fondi e contro i feudatari come se si trattasse di combattere il feudalismo. Egli però non ha veduto che, precisamente, questo disegno di legge ha lo scopo di favorire la libertà dei fondi, e di combattere gli ultimi avanzi dei feudi, dappoichè con esso non si fa che domandare al Parlamento la proroga dei termini, nei quali si possano liberare i feudi dalle prestazioni perpetue per mezzo di una procedura privilegiata, che non soltanto abbrevia i termini, ma diminuisce anche la spesa.

Il disegno di legge che presenta ora il Governo è inteso a principî democratici, a principî di progresso economico, perchè tende a prolungare quelle speciali e privilegiate condizioni della legge del 1887, in virtù delle quali i fondi possono celeremente e con poca spesa riacquistare quella libertà, che giova tanto al credito fondiario.

Egli è vero che per questa procedura del-

l'affrancazione dalle prestazioni fondiari perpetue i termini perentorii avevano lo scopo d'incalzare con la spada alle reni gl'interessati ad avvalersi dei benefici della legge, ma questo desiderio non poteva non piegarsi alle grandi difficoltà che sorgevano nella pratica.

Il Governo fu nella necessità di chiedere al Parlamento una prima ed una seconda proroga; e se il Governo si è trovato ora nella necessità di domandare una terza più breve proroga, ciò non è stato certo per diminuire efficacia alla legge, come faceva supporre l'onorevole Badaloni, ma perchè non sono ancora cessate le condizioni delle cose, per le quali fu chiesta altra volta una prima ed una seconda proroga della legge.

Infatti si tratta di identificare i fondi, i quali, dopo tanti e tanti anni, si trovano sbocconcellati fra tanti proprietari diversi; si tratta di ricercare i titoli originari delle proprietà.

Io ho voluto un poco guardare al gran numero di persone, che si sono dovute chiamare per pubblici proclami; e ricorderò una sola citazione fatta a nome del principe Barberini, ultimamente pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale*, che riguardava settecento e più utilisti. Moltiplicate questi casi, e vedrete se il Governo non sia stato spinto da urgentissima necessità a chiedere questa proroga!

Giovagnoli. A vantaggio dei direttari!

Nocito, sotto-segretario di Stato per la grazia e giustizia. A vantaggio di tutti, perchè tutti sono interessati a far cessare le prestazioni in natura. Ciò, del resto, non è fatto nuovo; dappoichè la legge del 1873, abolitiva delle decime feudali nelle provincie napolitane, fu prorogata otto volte, e, se non temessi di abusare della pazienza della Camera, potrei qui portare le date di queste proroghe.

Ora non si tratta nè di sette, nè di otto proroghe, si tratta della terza, e speriamo che debba essere l'ultima, talchè gli interessati provvedano una buona volta a rivendicare la libertà dei loro fondi, e non si lagnino poi che la legge non fu loro benefica. Si dirà che senza mettere ora una sanzione saremo da capo.

No, perchè una sanzione c'è. Se infatti questi signori non approfittano dei termini stabiliti da questa legge speciale, dovranno affrontare le spese della procedura comune, la quale provvederebbe, in mancanza della legge speciale, alla commutazione in canone fisso in denaro delle prestazioni fondiari

Con ciò termino. Debbo solamente una parola di ringraziamento all'onorevole Donati ed all'onorevole Di Broglio, per la difesa che hanno fatto di questo disegno di legge assicurando entrambi, ed assicurando la Camera, che il Governo prenderà tutto il conto di quelle raccomandazioni, che furono fatte per lo studio ulteriore di questa importante materia, la quale si lega così strettamente col credito fondiario.

Il Governo anzi si augura di poter presto presentare un disegno di legge, il quale ponga fine a tutte le questioni, che naturalmente sorgevano da questa materia tanto scabrosa e secolare. (*Benissimo!*)

Presidente. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo a partito l'articolo unico di legge, di cui dianzi ho dato lettura.

(*È approvato.*)

Procederemo domani, in principio di seduta, alla votazione a scrutinio segreto su questo disegno di legge.

Svolgimento di un'interrogazione.

Presidente. L'onorevole ministro della marina mi ha fatto conoscere di esser pronto a rispondere oggi ad una interrogazione dell'onorevole De Martino « per sapere i motivi, che hanno indotto a non comprendere nel bilancio preventivo la prima rata della somma stabilita dalla legge del 14 luglio 1889 per la costruzione dell'edificio passeggeri nel porto di Napoli. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Racchia, ministro per la marina. Mi onoro d'informare l'onorevole De Martino che effettivamente la legge del 1889 stabiliva una somma di 500,000 lire per la costruzione di un edificio nel porto di Napoli per il ricovero, all'imbarco ed allo sbarco, dei passeggeri e degli emigranti.

Il mio compianto predecessore non credette, e non so per qual motivo, di iscrivere questa somma nei bilanci degli esercizi 1892-1893 e 1893-94. Però, nel bilancio, testè approvato, dell'esercizio in corso, la Camera ha potuto constatare che è stato stanziato un fondo di lire 25,000 per la erezione di un baraccone, il quale temporaneamente servirà per ricovero dei passeggeri, in attesa dell'edificio permanente. Prego l'onorevole De Martino di volere per ora accontentarsi di questo provvedimento provvisorio; e prendo impegno di

stanziare per l'esercizio 1894-95 e pei successivi la somma già stabilita dalla ricordata legge del 1889 per l'edificio permanente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Martino.

Voci. Non è presente (*Ilarità*).

Presidente. Così è esaurita questa domanda d'interrogazione.

Risultamento di votazioni.

Presidente. Comunico alla Camera il risultamento delle votazioni a scrutinio segreto sui seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1892-93:

Presenti e votanti	295
Maggioranza	148
Voti favorevoli	238
Voti contrari	57

(*La Camera approva*).

Convenzione commerciale con la Rumania:

Presenti e votanti	300
Maggioranza	151
Voti favorevoli	243
Voti contrari	57

(*La Camera approva*).

Proroga dell'accordo commerciale provvisorio con la Spagna:

Presenti e votanti	297
Maggioranza	149
Voti favorevoli	245
Voti contrari	52

(*La Camera approva*).

Proroga dell'accordo commerciale provvisorio fra l'Italia e la Bulgaria:

Presenti e votanti	296
Maggioranza	149
Voti favorevoli	245
Voti contrari	51

(*La Camera approva*).

Interrogazioni ed interpellanze.

Presidente. Comunico alla Camera le seguenti domande d'interrogazione pervenute alla Presidenza nella seduta d'oggi:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'ono-

revole ministro d'agricoltura, industria e commercio sulla opportunità di autorizzare la sezione agraria dell'Istituto tecnico di Verona a rilasciare i certificati di analisi per i vini da esportarsi in Austria-Ungheria.

« Danieli. »

« Il sottoscritto chiede interrogare l'onorevole ministro della marina per sapere quali sieno gl'intendimenti del Governo sull'Arsenale di Taranto, il quale, dopo essere costato tanto al paese, resta incompiuto ed inoperoso, per cui non risponde più allo scopo, pel quale fu ideato.

« D'Ayala-Valva. »

Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno a termini del regolamento.

Comunico ora due domande di interpellanza.

La prima è del deputato Diligenti, così concepita:

« Il sottoscritto desidera interpellare il signor ministro dei lavori pubblici sulla sistemazione dei Rii Castiglionesi, e in generale sul complemento delle opere idrauliche della valle di Chiana. »

Prego gli onorevoli ministri, che sono presenti, di partecipare al loro collega, il ministro dei lavori pubblici, questa domanda d'interpellanza, affinché possa dichiarare se e quando intenda rispondervi.

Un'altra domanda d'interpellanza è stata presentata dagli onorevoli Ponti e Gabba, ed è la seguente:

« I sottoscritti chiedono di interpellare l'onorevole ministro delle finanze, per sapere se e come il Governo intenda far ragione ai reclami degli esercenti contro alcuni privilegi delle Società cooperative di consumo. »

Grimaldi, ministro del tesoro, interim delle finanze. Accetto questa interpellanza, e domando che sia iscritta nell'ordine del giorno al posto che le spetta secondo l'ordine di presentazione.

Presidente. Sta bene.

La Giunta delle elezioni ha presentato la relazione per l'elezione contestata del III collegio di Venezia.

Questa relazione sarà stampata e distribuita, e sarà iscritta nell'ordine del giorno alla ripresa delle sedute parlamentari.

La seduta termina alle 7.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Interrogazioni.
2. Verificazione di poteri.
3. Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: Proroga dei termini assegnati dalla legge 14 luglio 1887, n. 4725 (Serie III) per la commutazione delle prestazioni fondiarie perpetue. (3) (*Urgenza*).

Discussione dei disegni di legge:

4. Conversione in legge del Regio Decreto 21 novembre 1892 per modificazioni al regime doganale degli zuccheri e provvedimenti relativi agli zuccheri ed al riso (19).
5. Proroga a tutto febbraio 1893 dell'esercizio provvisorio degli stati di previsione

dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1892-93 non approvati dal Parlamento entro il 31 dicembre 1892.

6. Spesa straordinaria per la ricostruzione e sistemazione del portico, cortile e locali annessi di Castelcapuano in Napoli. (100)

7. Concessione del servizio di navigazione sul Lago di Garda.

8. Estensione ad altri volontari delle disposizioni della legge 28 giugno 1885. (90)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI
Direttore dell'ufficio di revisione.

Roma, 1892. — Tip. della Camera dei Deputati.

XXIV.

TORNATA DI GIOVEDÌ 22 DICEMBRE 1892

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ZANARDELLI.

I N D I C E.

DE MARTINO parla sul processo verbale.
 Si dà lettura di una proposta di legge del deputato CONTI relativa all'infanzia abbandonata; e di un'altra del deputato COLAJANNI NAPOLEONE ed altri, per una inchiesta parlamentare sugli Istituti di emissione.
 GRIMALDI, ministro del tesoro, risponde ad una interrogazione del deputato DE FELICE-GIUFFRIDA intorno alla riduzione del dazio sugli zolfi macinati e raffinati.
 LACAVA, ministro di agricoltura e commercio, risponde ad una interrogazione del deputato MONTICELLI circa l'esportazione del vino.
 Discussione del disegno di legge relativo agli zuccheri ed al riso.
 COLOMBO, GIOVANELLI, relatore, GRIMALDI, ministro del tesoro, RUBINI, ARBIB, SONNINO, BERIO, FERRARIS MAGGIORINO, GUELPA, GIOLITTI, presidente del Consiglio, CALVI e RANDACCIO prendono parte alla discussione.
 Votazione nominale dell'articolo 1° del detto disegno di legge.
 Senza discussione approvansi i disegni di legge: Pro-
 roga a tutto febbraio 1893 dell'esercizio provvisorio per gli stati di previsione ancora non approvati dal Parlamento; Spesa straordinaria di lire 200,000 per la ricostruzione e sistemazione del portico, cortile e locali annessi di Castelcapuano in Napoli; e concessione del servizio di navigazione sul lago di Garda.
 Discussione del disegno di legge: Estensione ad altri volontari delle disposizioni della legge 28 giugno 1885.
 Aggiornamento della Camera fino al 25 gennaio 1893.
 Votazione a scrutinio segreto di sei disegni di legge.
 Comunicasi una domanda d'interpellanza.

La seduta comincia alle 2 pomeridiane.
 Quartieri, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.
 De Martino. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

De Martino. Io non mi sono trovato ieri presente quando l'onorevole ministro della marina ha risposto all'interrogazione che io gli aveva rivolta per la costruzione dell'edificio dei passeggeri nel porto di Napoli. Se fosse possibile una cosa impossibile, cioè che io fossi ministeriale, lo sarei per la grande cortesia e l'alto valore dell'onorevole Racchia. Io gli rivolgerò soltanto una preghiera, ed è questa. Poichè egli ha riconosciuto la necessità di costruire questo edificio per i passeggeri nel porto di Napoli; e poichè egli ha dichiarato che le somme sarebbero stanziare nel bilancio 1893-94, così lo pregherei, nelle condizioni d'appalto, di stabilire che l'edificio fosse costruito subito, salvo all'appaltatore di essere, a suo tempo, rimborsato dal Governo. Con questa preghiera, rinnovo i miei ringraziamenti.

Presidente. Se non vi sono altre osservazioni, il processo verbale della tornata di ieri rimane approvato.

(È approvato).

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo di tre giorni gli onorevoli: Pandolfi, Donati, Agnetti, De Riseis Luigi, Bastogi, Conti, Di San Donato, Rossi Luigi, Gorio e Pellegrini. Se non vi sono osservazioni, questi congedi s'intendono conceduti.

(Sono conceduti).